Der Weltpostverein

und

der Wiener Postkongreß.

Von

J. Jung,

kaiserl. Postinspektor in Berlin.

Mit zwei graphischen Darstellungen.

Sonderabdruck aus Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung 2c. XVI. Jahrg. 1. Heft.

Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1892.

Der Weltpostverein

und

der Wiener Postkongreß.

Der Weltpostverein

und

der Wiener Postkongreß.

Von

J. Jung,
kaiserl. Postinspektor in Berlin.

Mit zwei graphischen Darstellungen.

Sonderabdruck aus Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung rc. XVI. Jahrg. 1. Heft.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1892.

Inhaltsverzeichnis.

„Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs; er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an!" Eine lebendige Illustration zu diesen Kaiserworten bildet der im Laufe des Jahres 1891 in Wien abgehaltene Weltpostkongreß. Denn daß das waltende Bedürfnis und der schaffende Genius auf der Bahn des Postverkehrs gezeitigt haben, was bisher auf keinem anderen Gebiete in diesem Umfange gelungen ist: **die Vereinigung fast aller civilisierten Völker der Erde zu einer einzigen Postverkehrsgemeinschaft**, das ist in Wahrheit ein charakteristisches Merkmal der Wende des Jahrhunderts. Schon unter diesem Gesichtspunkte allein nimmt die Weltpost ein wichtiges Blatt in der allgemeinen Kulturgeschichte des 19. Jahrhunderts ein; darüber hinaus aber ist dieselbe in ihrer Eigenschaft als die Betriebsquelle alles Verkehrs einer der wichtigsten Faktoren im Verwaltungs- und Wirtschaftsleben der Völker geworden. Ihr Werden, Wachsen und Wirken dürfen stets des vollsten Interesses aller derer sicher sein, welche auf der hohen Warte des Geisteslebens unserer Zeit stehen oder Führer und Mitkämpfer sind im Wettstreit der Völker auf der Bahn des friedlichen Verkehrs. Unsern Lesern wird es deshalb nicht unwillkommen sein, wenn wir die neuesten Fortschritte auf diesem Gebiete, wie sie in den Ergebnissen des Wiener Weltpostkongresses sich ver-

[1] Litteratur: Fischer, Post und Telegraphie im Weltverkehr 1879; Dambach, Die Postverträge und Telegraphenverträge (in von Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts III 319); Der Berner Postkongreß (Postarchiv 1874 S. 577); Der Pariser Postkongreß (Archiv für Post und Telegraphie 1878 S. 385;) desgleichen von Kirchenheim (in diesem Jahrbuch, Neue Folge, 2. Jahrg. 1878 S. 745); Der Lissaboner Weltpostkongreß (Archiv für Post und Telegraphie 1885 S. 257); Der Wiener Weltpostkongreß (L'Union Postale 1891 S. 531); Deutsche Verkehrszeitung, Jahrg. 1878—1885; Meili, Die Internationalen Unionen 1889; Derselbe, Haftpflicht der Postanstalten 1877 S. 112—122.

körpern, einer Besprechung unterziehen und derselben zum allgemeinen Verständnis derer, welche dem Gegenstande fernerstehen, einen kurzen Abriß der bisherigen Entwickelung der Weltpost vorausschicken.

I. Vorgeschichte des Wiener Kongresses.

Unserm Deutschland, der Heimat der Buchdruckerkunst, auf dessen Boden die ersten Posten ins Leben gerufen wurden, war auch der Ruhm beschieden, daß von ihm der Gedanke zur Bildung eines allgemeinen Postvereines der Völker ausgehen und daß nach deutschem Plan, wesentlich durch deutsche Thatkraft und Ausdauer, das Werk zu stande gebracht werden sollte.

Große Umwälzungen in den Beziehungen der Völker, wie die Gründung des Weltpostvereins, bereiten sich geschichtlich vor; eine auserwählte Kraft ist berufen, ihnen die Wege zu ebnen und sie in die richtige Bahn zu leiten. So hatten sich auch die Anzeichen, daß mit der fortschreitenden Ausbreitung der neuzeitlichen Verkehrsmittel eine Umgestaltung der Beziehungen des internationalen Postverkehrs sich erforderlich mache, schon um die Mitte des Jahrhunderts eingestellt. Diese Beziehungen waren bis dahin durch Einzelverträge zwischen den verschiedenen Ländern geregelt. Bei der Verschiedenartigkeit der Ansprüche und Rechte, welche hierbei die Staaten auf Grund ihrer Lage und der Größe ihres Gebietes glaubten geltend machen zu können, ergab sich eine große Mannigfaltigkeit der Vertragsbestimmungen in Bezug auf Taxsätze, das Verhältnis der Portoteilung, die Zahlung von Transitgebühren. Noch besonders verschärft wurde dieser Zustand durch die mangelnde Einheit in den inneren Portotarifen vieler Länder. Bis zu welchem Maße die Vielgestaltigkeit gedeihen konnte, möge beispielsweise daraus ersehen werden, daß in dem preußisch-belgischen Postvertrage von 1846 für die durch Preußen transitierenden Briefe nach deutschen Staaten nicht weniger als dreiunddreißig verschiedene Portotaxen vereinbart waren. Das Vorherrschen der Sonderinteressen erzeugte in Bezug auf die Vorschriften über die Beschaffenheit der Postsendungen und über die dienstliche Behandlung der letzteren eine bunte Mannigfaltigkeit. Je mehr die Verkehrsbeziehungen sich vervielfältigten, um so verwickelter und unübersichtlicher wurden die Zustände. Das Gefühl brach sich Bahn, daß dieselben ohne Benachteiligung des allgemeinen Verkehrsinteresses nicht länger haltbar seien, und daß die Beobachtung gewisser einheitlicher Grundsätze für die vertragsmäßige Regelung der postalischen Beziehungen im Bedürfnis liege. Den Zweck der Aufstellung solcher Grundsätze verfolgte die im Jahre 1863 in Paris zusammengetretene, von 17 Ländern beschickte internationale Postkommission. Die Beratungen dieser Kommission haben zwar unzweifelhaft den Erfolg

gehabt, die Anschauungen der Postverwaltungen einander näher zu bringen, verschiedene Grundsätze und Begriffe in maßgebender Weise einheitlich zu umschreiben und hierdurch auf eine Vereinfachung und Annäherung des Inhalts der später abgeschlossenen Postverträge einzuwirken; indes blieb die Ungleichheit der Einzelinteressen unversöhnt und die Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit der Vertragsbeziehungen bestanden fort.

Den einzigen Ruhepunkt in der bunten Karte der postalischen Beziehungen der Völker bildete der deutsch-österreichische Postverein, welcher außer den beiden führenden deutschen Mächten sämtliche übrigen damals in Deutschland bestehenden selbständigen Postverwaltungen, im ganzen 16 verschiedene Gebiete, umfaßte und mit thatsächlichem Erfolge die Möglichkeit und große Zweckmäßigkeit des postalischen Zusammenschlusses in engerem Rahmen seit einer Reihe von Jahren dargethan hatte[1]. Der deutsch-österreichische Postvertrag begründete hinsichtlich der Briefpost die Gebietseinheit aller deutschen Postbezirke, welche infolge der politischen Zersplitterung Deutschlands eine eigene Verkehrswelt bildeten; er sicherte eine uneingeschränkte Transitbefugnis, setzte niedrige Vereinstaxen ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen fest und beließ der absendenden Postverwaltung das ganze Vereinsporto für Briefe. Wichtige grundlegende Sätze postalischer Vereinsbildung sind in diesen Bestimmungen zu erkennen. Mit prophetischem Geiste hat der jetzige Leiter der deutschen Post bereits im Jahre 1859 in seiner „Geschichte der preußischen Post" den deutsch-österreichischen Postverein bezeichnet „als eine Gemeinschaft, die der Kern und Ausgangspunkt weiterer umfassenderer genossenschaftlicher Bildungen der europäischen Staaten sein und ein wichtiges Hülfsmittel zur geschichtlichen Mission unseres Zeitalters bilden wird".

Die durch die Ereignisse des Jahres 1866 eingeleitete, unter den welterschütternden Vorgängen von 1870—71 vollzogene Wiedergeburt Deutschlands, welche auch der Zersplitterung seiner Postgebiete ein Ende bereitete, brachte die Notwendigkeit einer völligen Neugestaltung der deutschen Postvertragsbeziehungen zum Auslande mit sich. Aber trotz des Bestrebens der geeinten deutschen Postverwaltung, hierbei der Einführung einheitlicher und einfacher Vertragsgrundsätze die Wege zu ebnen, blieb unter den damaligen Verhältnissen die Notwendigkeit des Abschlusses zahlreicher Einzelverträge vorläufig bestehen. Beispielsweise wurden in den Jahren 1868—1874 von der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes bezw. derjenigen des Deutschen Reichs nicht weniger als 24 Postverträge und Postübereinkommen mit fremden Ländern geschlossen. Inzwischen aber brach sich der im Schoße der damaligen obersten Postverwaltung des Norddeutschen Bundes keimende Gedanke siegreich Bahn, an Stelle der vorhandenen Vielseitigkeit der

[1] Deutsch-österreichischer Postvereinsvertrag vom 6. April 1850, dessen Geschichte bei Stephan, Geschichte der preußischen Post S. 533 ff., ausführlich dargestellt ist.

Vertragsbeziehungen zum Auslande einen Einheitsvertrag zu setzen, die Länder Europas postalisch zu einer Gemeinschaft zu vereinigen. Ihren Ausgangspunkt nahm die Verwirklichung dieses Gedankens in einer von dem damaligen Geheimen Ober-Postrat Stephan verfaßten Denkschrift vom Jahre 1868, in welcher die Grundzüge für die Bildung eines alle civilisierten Nationen umfassenden Postvereins und der Vorschlag niedergelegt waren, diese Grundzüge der Beratung eines Postkongresses mit der Absicht des Abschlusses eines Vereinsvertrages zu unterbreiten. Den infolgedessen durch die Bundes-Regierung im Jahre 1869 zur Berufung eines Postkongresses eingeleiteten ersten diplomatischen Verhandlungen wurde im Juni 1870, nachdem der Urheber jener Denkschrift an die Spitze der Bundes-Postverwaltung getreten war, erneute Anregung gegeben. Mitten in die Verhandlungen aber, welche ein Friedenswerk zu schaffen bestimmt waren, fiel der deutsch-französische Krieg, welcher den eben aufglimmenden Funken der Hoffnung auf Herstellung eines die europäischen Völker einträchtig umschließenden Bandes im Keim zu ersticken schien. Und doch, kaum hatte deutsche Kraft mit eherner Wehr den Frieden sich erkämpft, da begannen deutscher Geist und deutsche Zähigkeit von neuem, den Faden, den das Schwert zerschnitten, wieder anzuknüpfen und weiterzuspinnen. Ihnen gelang es, im Jahre 1874 dem lang erstrebten Ziele nahe zu kommen. Von langer Hand her vorbereitet, trat auf Veranlassung Deutschlands ein internationaler Postkongreß auf dem neutralen Boden der Schweiz am 15. September 1874 in Bern zusammen. Von Deutschland wurde sofort der fertige Entwurf zu einem allgemeinen Postvereinsvertrage vorgelegt. Das Ergebnis der Beratungen war der Abschluß des „Allgemeinen Postvereinsvertrags", dessen Inhalt in allen wesentlichen Punkten durch den von Deutschland vorgelegten Entwurf bestimmt worden ist. An dem neuen epochemachenden Vertrag beteiligten sich 22 Staaten mit einem Flächenraum von 40 Millionen □km und etwa 350 Millionen Einwohnern. Dazu gehörten sämtliche Staaten Europas, die Vereinigten Staaten von Amerika, Ägypten, weite Länderstrecken Asiens und ein Teil des nördlichen Afrikas.

Der oberste Grundsatz des neuen Vertrags lautete, daß die vertragschließenden Länder ein einziges Postgebiet bilden. Der Vertrag behandelt, um zunächst eine bleibende Grundlage der Einigung zu schaffen, ausschließlich das Hauptelement des Weltpostverkehrs, die Briefpostgegenstände. Für den Briefpostverkehr schwanden innerhalb des Vereins alle politischen Grenzen. Als Ausfluß dieses Prinzips stellen sich die weiteren Grundzüge des Vertrags dar, nämlich: 1. Freiheit des Transits, 2. Bindung der Land- und Seetransitgebühren, 3. Einheit und Billigkeit des Portos, 4. Wegfall der Portoteilung. Wenn auch an dieser Stelle vermieden werden soll, Einzelheiten zu erörtern, auf welche später zurückgekommen wird, so bilden doch die vorbezeichneten 4 Grundgesetze in dem Maße das Rückgrat des Weltpostkörpers, daß es notwendig wird, den inneren Gehalt derselben kurz zu streifen. Nach

Maßgabe der vorbezeichneten grundlegenden Bestimmungen ist jedes Vereinsland berechtigt, über zwischenliegende Vereinsländer hinweg unter Benutzung der von denselben unterhaltenen Postverbindungen nach anderen Vereinsländern sowie auch nach dem Vereinsausland Postsendungen zu befördern. War hiermit ein internationales Durchgangsrecht für den Postverkehr festgestellt, so wurde dasselbe doch erst durch die gleichzeitige Feststellung der Transitgebühren auf mäßige Einheitsbeträge praktisch wirksam, weil nunmehr der ungebührlichen fiskalischen Ausnutzung der Durchgangsstraßen ein Riegel vorgeschoben war. Auf diesen beiden Principien baute sich das System des billigen Einheitsportos auf; denn die niedrigen und einheitlich bemessenen Transitgebühren waren die notwendige, aber auch die ausreichende Voraussetzung für die Einführung eines Auslandsportos, welches in seiner Höhe die damals bestehenden Inlandstaxen vieler Länder nicht überschritt. Auf der Portoeinheit fußte wiederum der Grundsatz des Wegfalls jeder Portoteilung; jeder Staat behielt die von ihm erhobenen Gebühren.

Nehmen wir hierzu noch die grundlegenden Vertragsbestimmungen hinsichtlich der Haftpflicht, der Verwaltungsgrundsätze, der Vereinsorganisation, des Stimmrechts der einzelnen Verwaltungen und der Errichtung eines internationalen Bureaus, als Vermittlers des geschäftlichen Verkehrs der Vereinsländer, so haben wir den Kern des Vertrags seiner Schale entkleidet. Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des Vertrags bringt ein aus unbeteiligten Mitgliedern des Vereins zusammengesetztes, nach einfacher Stimmenmehrheit entscheidendes Schiedsgericht zum Austrag.

Es war die Form gefunden, in welche die internationalen postalischen Beziehungen der Länder einheitlich gekleidet und innerhalb welcher die Länder der ganzen Erde in ein festes Gefüge zueinander gebracht werden konnten. Um die Zukunft des Vereins sicher zu stellen, um in allen Gliedern den Gedanken und die Sorge um die innere und äußere Fortbildung lebendig zu erhalten und um das, was zu weiterer Ausgestaltung herangereift oder neu erstrebenswert schien, in gemeinsamer Beratung zur Durchführung vorzubereiten, verpflichtete sich der Verein, alle drei Jahre[1] seine Bevollmächtigten zu einem neuen Kongreß, zu neuem Wirken und Werben zu entsenden.

Der Berner Vereinsvertrag, der mit seinen allgemeinen Bestimmungen an die Stelle zahlreicher Einzelverträge getreten ist, der für den internationalen Verkehr einheitliches Porto und gleichartige Behandlung der Briefpostsendungen herbeigeführt, Staaten aus vier Weltteilen zu einem postalischen Gemeinwesen verbunden und diesem Gemeinwesen eine zweckentsprechende Gliederung gegeben hat, bildet die Grundlage, auf welcher in natürlicher Fortentwickelung der heutige alle civilisierten Nationen der Erde umschließende Bau des Weltpostvereins er-

[1] Laut Pariser Vertrag vom Jahre 1878 alle fünf Jahre.

wachsen ist. Daß schon damals vorhandene weitergehende Bestrebungen zunächst noch zurückgestellt wurden, lag in den Verhältnissen, in der Größe des Zieles, dem man zustrebte, tief begründet. Sollte der Gedanke, die ganze Welt in dem neuen Bund zu vereinigen und diesen Bund zu einem Werkzeug aller Erfordernisse neuzeitlichen Postverkehrs zu machen, sich nicht im Raum der Utopieen verlieren, so mußte weise Beschränkung geübt und die volle Verwirklichung der dem Erreichbaren vorauseilenden Ideen der Zukunft überlassen werden.

Die dem Verein noch nicht beigetretenen Länder konnten sich dem gewaltigen Eindruck, den die unerwartet schnell zur Wirklichkeit gewordene Völkervereinigung in der ganzen Welt hervorrief, nicht verschließen. Bereits 1875 meldeten Ostindien, 1876 weitere überseeische Staaten ihren Beitritt an, dessen Bedingungen eine am 17. Januar 1876 in Bern abgehaltene Konferenz regelte.

Die weitere Ausgestaltung des Berner Vertrags war Aufgabe des 2. Postkongresses, welcher 1878 in Paris tagte. Für die Kulturgeschichte war dieser zweite Kongreß wiederum wichtig genug, als daß es noch des besonderen Reliefs bedurft hätte, welches ihm die gleichzeitige Eröffnung der Pariser Weltausstellung zu geben geeignet war. Zwischen beiden Ereignissen zog Leon Say, der damalige Finanzminister der französischen Republik, die verbindende verkehrspolitische Brücke, indem er zur Eröffnung des Kongresses treffend bemerkte: „Der Weltpostverein ist das Band jener internationalen Beziehungen, zu deren Erweiterung und Befestigung die Weltausstellungen ihrerseits berufen sind.“ In Paris galt es vor allem, den Verein zum „Welt“postverein zu erweitern und die im Jahre 1874 für spätere Vereinbarungen ausdrücklich zurückgestellten Gegenstände der Beratung hinsichtlich des Austausches von Wertbriefen und Postanweisungen unter Beschluß zu stellen. Das Ergebnis des Kongresses war ein glänzendes. Trotz der außerordentlich schwierigen Frage der Haftpflicht kam auf den allgemeinen Grundlagen des Vereins je eine Übereinkunft hinsichtlich der Versendung von Wertbriefen und Postanweisungen zu stande, auf welche wir, um Wiederholungen zu vermeiden, später zurückkommen werden. An diesen Abkommen nahmen zunächst nur 18 bezw. 16 Vereinsländer teil. Wir sehen also engere Vereinigungen innerhalb des großen Weltpostvereins entstehen. Aber gerade darin lag für den Verein ein wesentliches Bedingnis seiner Fortbildung. Denn in den engeren Verbänden war zugleich das Mittel gegeben, die Zweckmäßigkeit gewisser Einrichtungen, mit welchen die Gesamtheit der Staaten im Hinblick auf abweichende Bestimmungen der inneren Gesetzgebung oder auf die noch nicht hinreichend vorgeschrittene Entwickelung des inneren Postwesens einzelner Länder zögern zu müssen glaubte, einstweilen im kleinen Kreise darzuthun und den Anschluß der noch nicht beteiligten Länder nach und nach herbeizuführen. Fortschreitende Erfolge haben dieses Vorgehen gerechtfertigt: in den Nebenabkommen liegt eine werbende Kraft

und auf dem Wege allmählicher Anziehung der fern gebliebenen Länder erweitert sich die Teilnehmerschaft an diesen Abkommen nach und nach bis zum Rahmen des großen Vereins.

Der neue „Weltpostvertrag", der in den Hauptpunkten auf den bewährten Grundlagen des Berner Vertrags beruht, läßt alle Hauptzüge dieses Vertrages wieder erkennen; er kennzeichnet sich als ein Werk der Befestigung und des weiteren Ausbaues im Sinne des Grundgedankens einer einheitlichen Regelung des Weltpostverkehrs vom Standpunkte der Verkehrsfreiheit; er verwirklichte weitere Erleichterungen des Postverkehrs und führte den Grundsatz der Einheitlichkeit und Formenvereinfachung noch strenger durch, als dies bei dem ersten Anlauf im Jahre 1874 geschehen konnte. Den Vertrag unterzeichneten 32 weiter unten benannte Staaten. Der Geltungsbereich des Weltpostvereins umfaßte nunmehr ein Gebiet von 67 Millionen □km und eine Bevölkerung von rund 750 Millionen Seelen.

Aber noch harrten wichtige Aufgaben der allgemeinen Lösung: war doch beispielsweise der auf dem Pariser Kongreß von Deutschland angeregte internationale Postpaketaustausch überwiegenden Bedenken begegnet und daher nicht zu stande gekommen. Aber der Stein war ins Rollen gebracht und noch im Jahre 1880 vereinbarte eine zur Austragung dieser Frage nach Paris berufene Konferenz ein Abkommen, wonach die Beförderung von Postpaketen zwischen einer Reihe von Ländern gegen einheitlich bemessene Gebührensätze zugelassen wurde.

Es war nur natürlich, daß die schwierige Einführung der neuen Technik auf dem seit 1878 großartig erweiterten Arbeitsfelde weitergehende Bestrebungen nunmehr eine Zeit lang ruhen ließ. Doch die engere Berührung der Völker, wie solche durch die immer weiter ausgreifenden Verkehrsmittel herbeigeführt wurde, stellte ihrerseits bald wieder neue Anforderungen an die Thätigkeit des Vereins. Was sich in dieser Beziehung vorbereitet hatte, das zeitigte der 3. Weltpostkongreß in Lissabon im Jahre 1885. Die wesentlichen Ergebnisse dieses Kongresses liegen in je einem den Ausbau des Weltpostvereins fördernden Zusatzabkommen zu den Pariser Verträgen, in dem Beitritt einer weiteren Anzahl von Staaten zum Hauptvertrage bezw. zu den Nebenabkommen, sowie in der Einführung des Postauftragverfahrens, des Eilbestelldienstes und des telegraphischen Postanweisungsdienstes in den internationalen Verkehr.

Dies waren die Verfassung des Vereins, der Rahmen und die Bedingungen seiner Thätigkeit, als der Wiener Weltpostkongreß, entsprechend der vertragsmäßigen Frist für die Wiederkehr der Kongresse, 1891 in Wien zusammentrat.

II. Aufgaben und Verlauf des Kongresses.

Die Grundlage der Beratungen des Wiener Weltpostkongresses bildeten zwei Entwürfe zu neuen Abkommen und 6 Hefte Einzelvorschläge (propositions) zu dem Hauptvertrage bez. den bereits bestehenden Nebenabkommen. Die neuen Entwürfe bezogen sich 1. auf den Abschluß einer Übereinkunft, betreffend die Vermittelung der Post beim Bezuge von Zeitungen, 2. auf eine Vereinbarung, betreffend die Umgestaltung des Abrechnungsausgleichs auf Grundlage des sog. Clearing-Verfahrens; die Einzelvorschläge betrafen 3. die Vereinigung des Hauptvertrags und der Nebenabkommen zu einem einzigen Grundvertrage, 4. die Vervollkommnung des Weltpostvertrags und aller Nebenabkommen im Sinne weiterer Erleichterung des Verkehrs und in der Richtung der inneren Fortbildung der Hauptgrundsätze.

Die Eröffnung des Kongresses fand am 20. Mai 11 V. im großen Saale der k. k. Gartenbau-Gesellschaft durch den Chef des Handelsministeriums, Staatsminister Marquis von Bacquehem, statt. Vertreten waren folgende Länder: Deutschland, die Vereinigten Staaten von Amerika, Argentinien, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Canada, Columbien, der Kongostaat, Dänemark, Egypten, Spanien und die spanischen Kolonieen, Frankreich und die französischen Kolonieen, Großbritannien (einschl. verschiedener britischer Kolonieen), die britischen Kolonieen von Australasien, Britisch Indien, Griechenland, Guatemala, Hawaii, Italien, Japan, Liberia, Luxemburg, Mexiko, Montenegro, Niederland, die niederländischen Kolonieen, Norwegen, Paraguay, Peru, Persien, Portugal, die portugiesischen Kolonieen, Rumänien, Rußland, Salvador, Serbien, Siam, die südafrikanische Republik, Schweden, die Schweiz, Tunis, die Türkei, Uruguay und Venezuela. Nicht vertreten waren die dem Verein angehörigen Länder: Bolivien, Chile, Costa-Rica, St. Domingo, Ecuador, Haiti, Honduras, Nicaragua.

Im Namen der österreichischen Regierung begrüßte Marquis von Bacquehem die Versammlung mit einer Eröffnungsrede, in welcher er namentlich der kulturgeschichtlichen Bedeutung des Weltpostvereins und der hohen Aufgaben desselben gedachte. In der Erwiderungsrede machte sich der Herr Staatssekretär des Reichspostamts Dr. von Stephan zum Dollmetsch des Dankes der Versammlung und ihrer Absicht, an dem Werk des Friedens und der Civilisation mit Hingebung weiterzuarbeiten. Derselbe redete dem Geiste der Willfährigkeit und des Entgegenkommens, wie er den Weltpostkongressen eigen sei, das Wort und wies namentlich auf die Notwendigkeit hin, unter Umständen „die Ansprüche des Augenblicks den Anforderungen des Jahrhunderts unterzuordnen“. Demnächst erfolgte die Wahl des Generaldirektors der österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, Ritter von Obentraut, zum Vorsitzenden des Kongresses.

Die schwierige Aufgabe, den umfangreichen Stoff der Beratungs-

gegenstände für die Beschlußfassung vorzubereiten, wurde 4 zu diesem Zweck gewählten Ausschüssen übertragen. Dieselben vollendeten ihr Werk in 27 durch den Geist entgegenkommender Ausgleichung der Gegensätze beherrschten Kommissionssitzungen. Nach sieben Haupttagungen und nach einer Dauer von 6½ Wochen konnte der Kongreß zur Unterzeichnung der getroffenen Vereinbarungen schreiten. Dieselben sind als selbständige neue Abkommen an die Stelle der revidierten Pariser Verträge getreten und umfassen folgende Urkunden:

1. den Weltpostvertrag mit Schlußprotokoll und Ausführungsbestimmungen (einschl. der Vereinbarungen, betreffend die Mitwirkung des internationalen Bureaus beim Ausgleich der Abrechnungen);
2. das Übereinkommen, betreffend den Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe nebst Ausführungsbestimmungen;
3. das Übereinkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen nebst Ausführungsbestimmungen;
4. das Übereinkommen, betreffend den Austausch von Postpacketen nebst Ausführungsbestimmungen;
5. das Übereinkommen, betreffend den Postauftragsdienst nebst Ausführungsbestimmungen;
6. das Übereinkommen, betreffend die Vermittelung der Post beim Bezuge von Zeitungen und Zeitschriften nebst Ausführungsbestimmungen;
7. das Übereinkommen, betreffend die Einführung von Ausweisbüchern nebst Ausführungsbestimmungen.

Durch die Beschlußfassungen des Wiener Postkongresses sind in dem äußeren und inneren Ausbau des Weltpostvereins wichtige Fortschritte erzielt worden; ihnen sichert schon der positive Erfolg an sich ein reiches Maß allgemeinen Interesses. Aber auch diejenigen Verhandlungen, welche zu neuen Beschlüssen nicht geführt haben, sowie die Erörterungen, welche im Schooße des Kongresses über eine Reihe von Principienfragen stattgefunden haben, bieten nach allen Seiten hin, auch in verkehrsrechtlicher Beziehung, eine Fülle des Interessanten. Wir werden daher aus dem behandelten Stoffe alles Wichtige in den Kreis unserer Erörterung ziehen und zur Wahrung der Übersichtlichkeit die Arbeiten und Wirkungen des Kongresses in nachstehend geordneten Gruppen besprechen:

III. Äußere Weiterentwickelung des Weltpostvereins;

IV. Form und Inhalt der neuen Verträge; eingeführte Verkehrserleichterungen;

V. Verkehrsleistungen;

VI. Fortbildung der Grundgesetze des Weltpostvereins, seiner Organisation und seines Abrechnungswesens;

VII. Fortschreitende Rückwirkung der Weltpostvereinsbestimmungen auf die innere Gesetzgebung

der Einzelländer und auf die Ausgestaltung des internationalen Postrechts.

III. Äußere Weiterentwickelung des Weltpostvereins.

Als das wichtigste Ergebnis des Wiener Kongresses möchten wir den Beitritt der Britischen Kolonieen Australasiens zum Weltpostverein bezeichnen.

Die einzigen civilisierten Länder, welche dem Verein bisher noch fern standen, waren die genannten Kolonieen, ferner die Kap-Kolonie, Natal, die Südafrikanische Republik und der Oranje-Freistaat. Die Teilnahme Australiens am Weltpostverein hatte sich bisher aus verschiedenen Gründen, namentlich auch deshalb verzögert, weil dasselbe, abweichend von den bisherigen Grundsätzen, für sein Verhältnis im Verein eine nach seiner politischen Gliederung bemessene Stimmenzahl statt der dem gesamten postalischen Gemeinwesen der Kolonieen zukommenden 1 Stimme beanspruchte. Nachdem die bestehenden Schwierigkeiten auf dem Wiener Kongreß durch einen Sonderausschuß unter dem Vorsitz des Herrn Staatssekretärs Dr. von Stephan beseitigt worden waren, hat sich der Beitritt der gesamten australischen Kolonieen (Neu-Südwales, Südaustralien, Victoria, Queensland, Westaustralien, Tasmanien, Neuseeland) am 25. Mai unter der Bedingung vollzogen, daß dieselben 1 Stimme im Weltpostverein erhalten, und daß die bisher zahlbaren Seetransitgebühren und das gegenwärtige Briefporto von 25 cts für je 15 g ꝛc. vor dem nächsten Kongreß, der im Jahre 1897 in Washington stattfinden wird, nicht herabgesetzt werden. Gleichzeitig sind auch die Fidji-Inseln und Britisch Neu-Guinea dem Weltpostverein angeschlossen worden.

Hiermit ist ein großes, von der deutschen Reichs-Postverwaltung im Interesse des deutschen Handels und Verkehrs stets mit Nachdruck erstrebtes Ziel erreicht. Ist es doch der fünfte, der letzte Weltteil, welcher sich eingliedert in das Band postalischer Einheit, das die Erde umschlingt; der Weltteil, durch dessen Beitritt die Weltpost räumlich vollendet, was sie in Bern begonnen. Für Australien selbst aber bedeutet der Tag des Beitritts das Geburtsfest neuzeitlichen Verkehrs und für die schaffende Kraft im Weltverkehr den Ausgangspunkt kräftig einsetzender Entwickelung. Es braucht nur daran erinnert zu werden, daß in Deutschland für Briefsendungen nach Australien bis zum Jahre 1872 noch 25 Portosätze bis zum Betrage von 15 ½ Sgr. für den einfachen Brief und im Jahre 1874 noch 13 verschiedene Portosätze bestanden, daß später für Briefe dieser Art (mit Ausnahme der frankierten Schiffsbriefe) bis vor nicht Langem das Dreifache und demnächst das Doppelte der Weltpostvereinssätze zu zahlen war, und daß diese Höhe der Portosätze sowie die Verschiedenheit und Schwierigkeit der Versendungsbedingungen die Erweiterung der persönlichen und geschäftlichen Beziehungen mit Australien bisher erheblich erschwert haben. Mit der Erleichterung der

Verkehrsbedingungen unter der Ägide des Weltpostvereins und mit Hülfe der bestehenden Reichspostdampfer-Linie wird uns Australien ein großes Stück näher gerückt werden.

Australien ist der besuchte Markt für zahlreiche Rohprodukte, die Absatzquelle für deutsche Industrieerzeugnisse, die unmittelbare Nachbarin einer zukunftsreichen deutschen Kolonie. Deutscher Fleiß und deutsches Kapital finden dort eine fruchtbringende Stätte ihrer Arbeit. Unter der lähmenden Wirkung erschwerter Verkehrsbedingungen und hoher Beförderungskosten entbehrten sie bisher des stärkenden Spiels der freien Kräfte, des Nervs der Entfaltung. Der Weltpostverein aber wird in diesem Punkte den Verkehr entfesseln, in erster Linie den Postverkehr und mit ihm den Verkehr kommerzieller Natur; er wird mit dazu beitragen, Deutschland seinen Teil am Markte Australiens zu sichern und zu erweitern. Auf breiter Grundlage sind die Voraussetzungen solcher Entwickelung in Australien vorhanden, denn ein thatkräftiges, unternehmendes Kolonistenvolk ringt dort dem Weltteil seine Gaben ab; produktionsreiche Gebiete, verbrauchskräftige Gemeinwesen mit einer schnell zunehmenden Bevölkerung[1] blühen empor; Eisenbahnen und Telegraphen durchschneiden das Land: überall ein erfreuliches Bild lebhaft fortschreitender Kultur. Mit hohen Erwartungen sehen die australischen Kolonieen selbst dem Erfolge ihres Beitritts zum Weltpostverein entgegen. Ihre Vertreter auf dem Wiener Weltpostkongreß sprachen es aus: „Wir sehen in dem Anschluß unserer Kolonieen ein historisch wichtiges Ereignis. Fürwahr es ist ein glücklicher Tag, an welchem diese jungen Staaten mit den größten Nationen der Erde zu einem einheitlichen Postwesen sich verbinden, zu einer Verkehrsorganisation, die dazu ausersehen ist, die kommerziellen, politischen, ethischen und socialen Beziehungen des ganzen Universums zu pflegen und zu erweitern."

Diesem Erfolge wird voraussichtlich in allernächster Zeit ein zweiter sich gesellen, indem auch die S ü d a f r i k a n i s c h e R e p u b l i k (Transvaal) d e m V e r e i n b e i t r e t e n w i r d. Die Gründe des bisherigen Fernbleibens der Boernstaaten liegen wesentlich darin, daß Letztere keine selbständige Verbindung mit dem Meere hatten, sondern, zumeist durch britisches Kolonialgebiet eingeengt, auf den Landtransit durch Natal und die Kapkolonie angewiesen waren. Die notwendige Voraussetzung des Anschlusses der Boernstaaten an den Weltpostverein bildeten deshalb entweder der vorherige Beitritt von Kapland und Natal zum Weltpostverein oder die Möglichkeit, den Anschluß an einen Seehafen auf anderem, dem Weltpostverein bereits angehörigem Wege zu gewinnen. Diese Möglichkeit wird demnächst zur Wirklichkeit werden durch die Fertigstellung der neuen Eisenbahn, welche die Delagoabay mit der Hauptstadt Transvaals verbinden soll und die

[1] Nach der Zählung vom 31. Dezember 1888 zählt das Festland 2 924 517 Einwohner auf 7 627 816 Quadratkilometer, Tasmanien 146 149 Einwohner auf 67 893 Quadratkilometer und Neu-Seeland 607 380 Einwohner auf 271 677 Quadratkilometer. Die meisten Einwohner zählen Neu-Südwales und Victoria.

eigentliche Lebensader im Organismus des Landes zu werden verspricht. Ist diese Verbindung hergestellt, so wird zweifellos der Hauptverkehr der Boernstaaten über den neuen Schienenweg der Delagoabay sich zuwenden und dort den Anschluß an die aufnahmefähigen Reichspostdampfer der deutschen Ostafrikalinie suchen. Mit diesem Ausblick in die Zukunft hat die Südafrikanische Republik auf dem Wiener Kongreß ihre Bereitwilligkeit, sich dem Weltpostverein anzuschließen, erklärt. Die Vollziehung des Protokolls ist derselben offen gehalten, bis der Volksrat die verfassungsmäßige Genehmigung zum Beitritt erteilt haben wird. Ohne Zweifel wird auch dieser zukunftsreiche Staat der Boern ein nicht unwichtiges Glied in der Kette der Vereinsstaaten werden; sind die Boern doch allezeit die Pioniere gewesen, welche, auf der Grenze zwischen Gesittung und Wildnis stehend, dem Handel und Wandel neue Gebiete erschlossen haben.

Nachdem nunmehr der Weltpostverein seinen Siegeslauf durch alle fünf Weltteile im Großen und Ganzen vollendet hat, dürfte es von Interesse sein, die Etappen auf diesem Wege im Einzelnen zu verfolgen. Ein Bild der fortschreitenden äußeren Gestaltung des Vereins giebt folgende chronologisch geordnete Zusammenstellung des Beitritts der verschiedenen Länder. Dem Weltpostverein haben sich angeschlossen:

1874: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Portugal, Rumänien, Rußland, Serbien, Schweden, die Schweiz, die Türkei, Ägypten, die Vereinigten Staaten von Amerika;
1876: Britisch Indien, die französischen Kolonieen;
1877: Brasilien, Japan, Persien, die dänischen, niederländischen, portugiesischen, spanischen und einige britische Kolonieen;
1878: Argentinien, Kanada;
1879: Neufundland, britische Kolonieen in Mittelafrika, Liberia, Mexico, Honduras, Peru, Bulgarien, Salvador;
1880: Bahama-Inseln, Ecuador, St. Domingo, Uruguay, Venezuela;
1881: Barbados, Chile, Columbien, Guatemala, Haïti, Paraguay, St. Vincent;
1882: Hawaï, Nicaragua;
1883: Costa-Rica;
1885: Bolivia, Siam;
1886: der Kongostaat;
1887/88: die deutschen Kolonieen;
1888: Tunis;
1891: die britischen Kolonieen von Australasien, einschl. Tasmanien und Neuseeland; ferner die Fidji-Inseln und Britisch Neu-Guinea.

Der Umfang des Vereins belief sich zur Zeit der Kongresse in

Bern	auf	40	Mill.	□km	mit	350	Mill.	Einw.,
Paris	=	67	=	=	=	750	=	=
Lissabon	=	83	=	=	=	848	=	=
Wien	=	96	=	=	=	946	=	=

IV. Form und Inhalt der neuen Verträge; eingeführte Verkehrserleichterungen.

1. Bevor wir zu den verkehrserleichternden Inhaltsveränderungen der einzelnen Verträge ꝛc. übergehen, erscheint es angezeigt, die äußere Form dieser Verträge zu streifen und die in Wien beabsichtigt gewesenen Änderungen dieser Form zu beleuchten.

Die geschlossenen Vereinbarungen bestehen zur Zeit aus dem Hauptvertrage, betreffend die Briefpostsendungen, aus den unter II aufgeführten Nebenabkommen, betreffend andere Gegenstände, und je einer Ausführungs-Übereinkunft. In letzteren befinden sich die Einzelheiten der technischen Behandlung, im Vertrage und in den Abkommen dagegen die Bestimmungen über Gegenstand und Grundlage des Vertrags, über die Beschaffenheit und Zulässigkeit der Vereinssendungen, über die Taxen, die Transit-Garantie- und Abrechnungsverhältnisse, über die Verwaltungsgrundsätze und die Organisation. Wird der Inhalt der Verträge in Punkten, die der Gesetzgebung unterliegen, ergänzt, erweitert oder sonst geändert, was bisher auf jedem Weltpostkongreß der Fall war, so bedarf es selbstverständlich jedesmal von Neuem der verfassungsmäßigen Genehmigung der Verträge. Ein von Österreich-Ungarn eingebrachter Antrag bezweckte demgegenüber, alle Haupt- und Grundbestimmungen, welche der häufigeren Abänderung nicht unterliegen, und zwar sowohl diejenigen des Hauptvertrags als diejenigen aller Nebenabkommen, in einem feststehenden Grundvertrage zu vereinigen, gleichzeitig aber die leichter wechselnden oder weniger wichtigen Vorschriften in die Ausführungsbestimmungen aufzunehmen. Daß dieser Weg, wenn gangbar oder geschickt gebahnt, für das Vertragswerk, namentlich nach der Seite der Einheitlichkeit und Kürze, manche Vorteile gehabt hätte, liegt auf der Hand. Wenn trotzdem der Antrag nicht zur Annahme gelangte, vielmehr für später zurückgestellt wurde, so geschah dies teils aus prinzipiellen, teils aus praktischen Gründen. Die gegenwärtige Form der Verträge hat sich aus der geschichtlichen Entwickelung des Weltpostvereins ergeben und ist den Bedürfnissen der Zeit angepaßt: Der Postvereinsvertrag von Bern hat sich zunächst nur mit der allgemeinsten und einfachsten Form des Postversendungswesens, mit den Briefpostgegenständen befaßt; als später auch die Behandlung anderer Gegenstände Aufgabe des Vereins wurde, behielt der Berner bezw. Pariser Vertrag die Form eines auf den Anschluß des ganzen Weltalls berechneten Hauptvertrags, welcher von den belastenden Bestimmungen der nur in beschränktem Kreise wirksamen Nebenabkommen freigehalten werden sollte. Mit Recht! Denn nur in dieser einfachen, alles Beiwerks entkleideten Form konnte dem Vertrage das notwendige Maß werbender Kraft innewohnen, um nach und nach alle Länder der Erde, darunter auch diejenigen, deren Postwesen noch in den ersten Anfängen der Entwickelung begriffen war, in seinen Geltungsbereich zu ziehen. Diese Gründe sprechen auch heute noch für die einstweilige Beibehaltung der bisherigen Form. Dazu kommt, daß einem Teil nicht unwichtiger Vertragsbestimmungen, solange der Beitritt mancher Länder nur

unter besonderen Bedingungen herbeizuführen war, der Charakter von Übergangsbestimmungen beiwohnte, welche auch bis jetzt noch nicht ganz haben beseitigt werden können und daher der Herstellung eines feststehenden Grundvertrages gegenwärtig noch im Wege stehen. Ob sich der gewollte Endzweck etwa künftig erreichen lassen wird, erscheint immerhin fraglich, da der Begriff des Unabänderlichen selbst in grundsätzlichen Dingen unvereinbar ist mit dem Entwickelungsgang der Menschheit, namentlich auf dem Gebiete des Verkehrs, wo es keinen Stillstand giebt.

2. Unter Beibehaltung der bisherigen Form der Verträge ist der Inhalt derselben mannigfachen Änderungen im Sinne der Erleichterung des Verkehrs und des inneren Ausbaues des Vereins unterzogen worden.

Der Berner Vertrag und die nachfolgenden Nebenabkommen schufen die ersten festen Gesetze für die Behandlung des Völker-Postverkehrs innerhalb der Weltpostgemeinschaft. Aber wie im Leben der Nationen die allgemeinen Gesetze den Bedürfnissen des öffentlichen Lebens folgen sollen, so verlangen insonderheit die mit der Kulturentwickelung, der Erwerbs- und Geistesthätigkeit eng zusammenhängenden Verkehrsverhältnisse ein beobachtendes Auge und die leicht bewegliche Hand, welche den wechselnden Ansprüchen geordnete Bahnen weist. Ein fortlaufender Austausch der Beobachtungen, Erfahrungen und Ergebnisse zwischen den Weltpostvereins-Verwaltungen schärft und vervielfältigt den praktischen Blick; gleich einer pulsierenden Lebenskraft erzeugt er neue Ideen und zeitigt die Frucht, welche die Kongresse für den Völkerverkehr verwerten.

Schon der Pariser und Lissaboner Weltpostkongreß verwirklichten weitere Erleichterungen des Verkehrs, die inzwischen hinreichend bekanntes Gemeingut der Vereinsstaaten geworden sind. Indem wir die in Wien beschlossenen Neuerungen, welche sich auf den Ausbau der Grundgesetze, der Verwaltungsgrundsätze und der Rechtsfragen des Vereins beziehen, der Erörterung in den Abschnitten VI und VII vorbehalten, besprechen wir an dieser Stelle nur die wesentlichen Verkehrserleichterungen, welche auf die Beziehungen zwischen Post und Publikum von Einfluß sind, und zwar a. hinsichtlich des Briefverkehrs, b—e hinsichtlich der übrigen Sendungen.

a. Betreffend den Briefverkehr.

Der Verkehr von Postkarten mit Antwort innerhalb des Vereins unterlag bisher insofern gewissen Beschränkungen, als verschiedene Länder sich zur Einführung dieser Gattung von Sendungen noch nicht entschlossen hatten. Der Kongreß hat diese Verschiedenheit nunmehr beseitigt, indem er allen vertragschließenden Ländern die Verpflichtung auferlegte, Sendungen der bezeichneten Art auszugeben.

Nachdem ferner bereits der Pariser Kongreß unzureichend frankierte Postkarten für zulässig erklärt hatte, werden künftig auch die gänzlich unfrankierten Postkarten zur Beförderung verstattet. Erfolgt die Auflieferung dieser Karten unfrankiert oder werden Antwortkarten nach einem anderen Lande, als dem Ursprungslande be-

nutzt, so unterliegen dieselben der Taxe für unfrankierte Briefe. Wenn dieses Zugeständnis auch selbstverständlich nur auf Ausnahmefälle berechnet und dazu bestimmt ist, Härten zu vermeiden, so sind die beiden vorbezeichneten Änderungen doch ein Zeichen für die Wichtigkeit des Postkartenverkehrs und für die Beliebtheit, deren sich diese Versendungsgegenstände wegen ihrer geringen Taxe und der Leichtigkeit ihrer Verwendung erfreuen. Einen Beleg hierfür giebt die ungeheure Zunahme des Postkartenverkehrs, der in dem 15jährigen Zeitraum 1875—1889 im inneren deutschen Verkehr von 63 Millionen Stück jährlich auf 294 Millionen, d. i. um 367 Prozent, im Verkehr Deutschlands mit dem Ausland von 3 Millionen auf 29 Millionen, d. i. um 866 Prozent und im Weltpostvereinsgebiete von 310 Millionen auf 1640 Millionen, d. i. um 429 Prozent gestiegen ist[1].

Die zulässigen Maßverhältnisse der Warenprobenpakete sind von 20 Centimeter in der Länge, 10 Centimeter in der Breite und 5 Centimeter in der Höhe auf bez. 30, 20 und 10 Centimeter (bei Warenmustern in Rollenform auf 30 Centimeter in der Länge und 15 Centimeter im Durchmesser) ausgedehnt worden. Auch sind künftig Geschäftspapiere oder Drucksachen in Rollenform zur Beförderung gegen die ermäßigte Taxe zulässig, wenn ihr Durchmesser 10 Centimeter und ihre Länge 75 Centimeter nicht übersteigen. Außerdem ist für Drucksachen, welche zur Versendung gegen die ermäßigte Taxe zugelassen werden können, eine Reihe von Erleichterungen in Bezug auf handschriftliche Zusätze nachgegeben worden. Diese erleichternden Bestimmungen in Bezug auf Warenproben und Drucksachen dienen den Interessen der deutschen Handelswelt und werden sich auch für den buchhändlerischen Verkehr von Vorteil erweisen. Bietet doch bei dem bestehenden Wettstreit auf allen Gebieten des Erwerbslebens der Warenmuster- und Drucksachenverkehr dem Handel und der Industrie ein ebenso notwendiges als billiges und deshalb willkommenes Mittel zur Erschließung von Absatzgebieten. Wesentlich der Billigkeit und den günstigen Versendungsbedingungen darf es zugeschrieben werden, daß in der Zeit von 1875 bis 1889 die Zahl der beförderten Drucksachen im inneren deutschen Verkehr sich von 62 Millionen auf 257 Millionen Stück jährlich, oder um rund 315 Prozent, im Verkehr mit dem Ausland von 17 Millionen auf 66 Millionen oder um rund 300 Prozent, die Zahl der Warenproben aber im inneren deutschen Verkehr von 4½ Millionen Stück jährlich auf 14 Millionen und im Verkehr mit dem Ausland von 2 auf 9 Millionen jährlich oder um rund 200 bez. 350 Prozent gehoben hat. Im Weltpostvereinsgebiete ergiebt sich in dem gleichen Zeitraum eine Steigerung der Drucksachen- und Warenprobensendungen von 1570 Millionen auf 5800 Millionen Stück oder um 271 Prozent.

Hinsichtlich der Einschreibsendungen sind folgende Neue-

---

[1] Den vorkommenden statistischen Zahlen liegen die Statistik der Reichspostverwaltung für 1875 und 1889, sowie die Statistique générale des Internat. Bur. in Bern für dieselben Jahre zu Grunde.

rungen von allgemeinem Interesse: In Zukunft können zwischen denjenigen Ländern, deren Verwaltungen entsprechende Vereinbarungen treffen, Einschreibbriefe mit Nachnahme bis zum Betrage von 500 Frcs. versandt werden; der eingezogene Betrag wird nach Abzug einer Einziehungsgebühr von 10 cts und der Postanweisungsgebühr dem Absender mittelst Postanweisung zugestellt. Ferner ist allgemein bindend festgesetzt worden, daß Einschreibbriefe, welche entgegen dem bestehenden Frankozwang unfrankiert oder ungenügend frankiert zur Absendung kommen, in ihrem Lauf nicht aufgehalten, sondern dem Empfänger ohne Ansatz von Porto ausgehändigt werden.

Für unbestellbare Sendungen des Vereinsverkehrs war bisher eine Lagerfrist von 6 Monaten vorgesehen. Da jedoch die möglichst baldige Rücksendung solcher Briefe im Interesse des Absenders liegt, dieselbe sogar vielfach den gleichen Zweck erfüllt, wie eine Antwort auf den abgesandten Brief, so ist die Lagerfrist für Sendungen nach nicht überseeischen Ländern auf 2 Monate beschränkt worden. Auch diese Änderung von anscheinend geringer Tragweite gewinnt höhere Bedeutung unter dem Gesichtspunkt, daß die Zahl der unbestellbaren Briefe im Weltpostverkehr sich auf jährlich 7 Millionen beläuft; daß es sich somit um die Interessen von annähernd zweimal sieben Millionen Menschen handelt.

Von einschneidender Bedeutung für die Zwecke der Kriegsmarine ist die beschlossene Neuerung, wonach zwischen den Postanstalten eines Vereinslandes und den Befehlshabern der in fremden Gewässern stationierten Kriegsschiffe desselben Landes unter Benutzung der Land- und Seepostverbindungen anderer Länder solche geschlossene Posten (Briefpakete) ausgetauscht werden können, welche ausschließlich an Offiziere und Mannschaften der betreffenden Schiffe gerichtete oder von denselben herrührende Briefe enthalten, und daß die in dieser Weise von den Schiffen abzusendenden Briefe mit Postwertzeichen desjenigen Landes, welchem die Schiffe angehören, frankiert sein dürfen. Diese neuen Festsetzungen sind nicht nur geeignet, den allgemeinen Verkehr mit den im Auslande befindlichen Kriegsschiffen zu erleichtern, sondern auch den amtlichen Befehls- und Nachrichtenverkehr mit den Kriegsschiffen von fremden Verwaltungen unabhängiger zu machen und demselben in Zeiten politischer Spannung einen erhöhten Schutz zu leihen. Auch der staatsrechtlichen Bedeutung entbehrt die neue Bestimmung nicht, insofern die Kriegsschiffe überall berechtigt sind, unter den vorstehend erörterten Bedingungen heimatliche Postwertzeichen zu verwenden; dieser Gesichtspunkt wird im Abschnitt VII im Zusammenhang mit den übrigen Rechtsfragen Gegenstand weiterer Besprechung sein.

Um einen umfassenden Überblick über die künftige Gesamtgestaltung der Verhältnisse zu liefern, geben wir den Wortlaut des Hauptvertrags im Anhang wieder, während es bezüglich der Nebenabkommen ausreichend und zweckmäßig scheint, eine gedrängte Zusammenstellung der künftigen Grundbestimmungen hierunter nachrichtlich zu vermerken.

b. Betreffend den Austausch von Briefen mit Wertangabe und Postanweisungen.

Bereits auf dem Berner Postkongreß war durch den deutschen Vertragsentwurf in Anregung gekommen, außer dem eigentlichen Briefverkehr auch die Beförderung von Briefen mit Wertangabe und von Postanweisungen zur Aufgabe der Vereinswirksamkeit zu machen. Es stellten sich indes der Ausführung damals erhebliche Schwierigkeiten entgegen, so daß in den Berner Vertrag nur ein Vorbehalt aufgenommen werden konnte, nach welchem der Austausch der bezeichneten Sendungen den Gegenstand weiterer Vereinbarungen bilden sollte. Je mehr aber die Zahl der in dieser Beziehung zwischen je 2 Ländern vereinbarten Einzelabkommen sich steigerte, desto mehr machte sich das Bedürfnis geltend, die vielfachen Abweichungen in den einzelnen Bestimmungen zu beseitigen und die verschiedenen Einzelabkommen durch ein Vereinsübereinkommen zu ersetzen. Beispielsweise bestanden in Deutschland schon 1875 bei einem Auslandsverkehr von 529000 Postanweisungen 10 Einzelverträge, betr. den Austausch von Postanweisungen, in welchen die mannigfaltigsten Versendungsbedingungen festgesetzt und 19 verschiedene Portosätze vorgesehen waren. Ähnliche Verhältnisse bestanden hinsichtlich der Wertbriefe, deren Zahl sich 1875 im deutschen Verkehr mit dem Ausland auf 1,8 Millionen Stück belief und für welche 13 Einzelverträge mit fremden Ländern abgeschlossen waren. Deutscherseits wurde jede sich darbietende Gelegenheit benutzt, um im Sinne der Einheitlichkeit die Angelegenheit zu fördern. Nachdem im Jahre 1876 den größeren Nachbarstaaten ein vorläufiger Entwurf zu einem Wertbrief- und Postanweisungs-Übereinkommen mitgeteilt worden war, wurden auf Grund desselben von dem Pariser Kongreß zwei entsprechende Abkommen abgeschlossen und gleichzeitig mit dem neuen Weltpostvertrag vom 1. April 1879 ab zur Ausführung gebracht.

Für Briefe mit Wertangabe war deutscherseits angestrebt worden, daß in Bezug auf die Höhe der Wertangabe eine Beschränkung nicht eintreten solle. Durch einen Ausgleich der von anderer Seite entgegenstehenden Bedenken wurde jedoch vereinbart, daß der zulässige Meistbetrag der Wertangabe von den einzelnen Ländern auf 5000 Francs festgesetzt werden könne. Da ferner eine einheitliche Taxe bei der großen Verschiedenheit der bestehenden Tarife nicht zu erreichen war, wurden 2 Taxen vereinbart, nämlich (außer der Taxe für Einschreibbriefe von gleichem Gewicht) eine Versicherungsgebühr von 10 cts für angrenzende Länder und eine solche von 25 cts für die übrigen Länder, und zwar für je 200 Francs. Diesen Gebühren kann bei etwaiger Seebeförderung eine See-Versicherungsgebühr von 10 cts für je 200 Francs hinzutreten.

Wie es demnächst auf dem Lissaboner Kongreß gelang, die Höchstgrenze der zulässigen Wertangabe von 5000 Francs auf 10000 Francs zu erweitern, so ist auf dem Wiener Kongreß durch die Reichs-Postverwaltung erreicht worden, daß die Versicherungsgebühren

für Wertsendungen verbilligt, nämlich nach den gegenwärtigen Sätzen für je 300 Francs, statt wie bisher für 200 Francs berechnet werden. Ferner hat eine grundsätzliche Erweiterung des Abkommens, betreffend die Versendung von Wertbriefen im Vereinsverkehr dahin stattgefunden, daß auch kleine Kästchen (boîtes) mit Goldsachen, Edelsteinen rc. im Verkehr derjenigen Länder zugelassen werden, welche dieserhalb Verabredung treffen. Diese neue Vereinbarung bietet, da die Beförderung zollpflichtiger Wertsachen in Briefen verboten ist, denjenigen Ländern, welche an dem internationalen Paketaustausch nicht teilnehmen, die Möglichkeit, Gegenstände der bezeichneten Art auf dem Wege des Wertbriefverkehrs zu versenden. Es wird mithin eine neue, in Bezug auf die Versendung zwischen Brief und Paket stehende Kategorie unter die Beförderungsgegenstände eingeführt. Die Doppelnatur dieser Sendungen erhält auch dadurch ihren Ausdruck, daß dieselben mit den Wertbriefen versandt, aber als Wertpakete taxiert werden und je nach Umständen auch mit Zollinhaltserklärungen versehen sein müssen. Wertbriefe und Wertkästchen können künftig unter gleichen Bedingungen wie Einschreibbriefe mit Nachnahme bis zu 500 Francs belastet und allgemein zur Eilbestellung zugelassen werden. Auch ist dem Absender das Recht zugesprochen worden, eine Wertsendung vor der Aushändigung derselben an den Empfänger zurückzuziehen oder auf Sendungen mit einem angegebenen Werte bis zum Betrag von 500 Francs die Adresse abzuändern. Das Abkommen[1],

---

[1] Die wesentlichen Grundzüge des Wiener Übereinkommens vom 4. Juli 1891, betreffend den Austausch von Wertbriefen und -kästchen, sind folgende:

1. Im Verkehr zwischen den Vertragsstaaten können Briefe, welche Wertpapiere mit Angabe des Wertes enthalten, ferner — nach vorhergegangener Verständigung der Vereinsverwaltungen — bis 1 kg schwere Kästchen mit Goldsachen, Bijouterien und Edelsteinen unter Angabe des Wertes versandt werden. Den einzelnen Staaten ist es überlassen, für die Wertangabe einen zulässigen Meistbetrag festzusetzen, der aber nicht weniger als 10000 Mark betragen darf (Art. 1).

2. Die Freiheit des Transits ist gewährleistet und die Höhe der Transitgebühren bestimmt festgesetzt (Art. 2).

3. Die voraus zu bezahlende Taxe für Wertbriefe setzt sich zusammen aus dem Briefporto, der Einschreibegebühr und der Versicherungsgebühr, diejenige für Wertkästchen aus dem Paketporto und der Versicherungsgebühr. Letztere berechnet sich allgemein nach einheitlichen Sätzen für je 300 Francs (Art. 4).

4. Die Zurückziehung einer Sendung und die Abänderung der Aufschrift bei Sendungen bis zum Wertbetrage von 500 Francs ist dem Absender gestattet, solange die betreffende Sendung dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist. Die Eilbestellung kann der Absender durch Zahlung der Eilbestellgebühr erwirken (Art. 7).

5. Die Wertkästchen dürfen Briefe oder sonstige schriftliche Mitteilungen, kurshabende Münzen, Banknoten, Inhaberpapiere rc. nicht enthalten (Art. 8).

6. Die Wertkästchen unterliegen in Bezug auf Ausfuhr, Einfuhr und Verzollung der Gesetzgebung des Ursprungs- bez. Bestimmungslandes (Art. 10).

7. Eine Gewährleistung findet — außer im Falle höherer Gewalt — für den Verlust die Beraubung und Beschädigung von Wertsendungen statt. Jede

das auf dem Pariser Kongreß 18 und auf dem Lissaboner Kongreß 20 Teilnehmer gefunden hatte, ist in Wien von 25 Staaten unterzeichnet worden.

Für Postanweisungen sind bei Abschluß des ersten bezüglichen Übereinkommens auf dem Pariser Postkongreß der zulässige Meistbetrag auf 500 Francs, die Taxe auf 25 cts für je 25 Francs (1 Prozent) und im übrigen eine zulässige Mindesttaxe von 50 cts festgesetzt worden. Die Grundlagen des Übereinkommens bewährten sich so vollkommen, daß bereits der Lissaboner Kongreß, einen Schritt weitergehend, auch den Austausch telegraphischer Postanweisungen vereinbaren konnte. Die bezüglichen Festsetzungen schließen sich den Einrichtungen an, welche in Deutschland bestehen.

In Würdigung des hohen Wertes, welcher der Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Geldübermittelung in vielen Fällen beizumessen ist, hat der Wiener Kongreß auch die Eilbestellung und unentgeltliche Nachsendung von Postanweisungen vereinbart. Die Ausdehnung des Grundsatzes der Nachsendung auf Postanweisungen hatte bisher Schwierigkeiten in der Verschiedenheit der Währungen gefunden; dieselben sind nunmehr durch Annahme der deutschen Vorschläge glücklich umgangen worden. Alles dies schafft eine freiere Bewegung im internationalen Postanweisungsverkehr. Den gleichen Zweck verfolgt die Neuerung, daß der Absender künftig befugt sein soll, die von ihm abgesandten und noch nicht bestellten Postanweisungen wieder zurückzuziehen bezw. deren Aufschrift abzuändern.

Schließlich haben die Postanweisungsgebühren durch die Wiener Beschlüsse im Sinne der deutschen Bestrebungen insofern eine Ermäßigung erfahren, als die bisher zulässig gewesene Mindestgebühr von 50 cts beseitigt und die Taxe nunmehr allgemein auf 25 cts für je 25 Francs festgesetzt worden ist. Hierdurch wird dem Publikum ein billiges und sicheres Mittel für die Übersendung kleiner und kleinster Geldbeträge an die Hand gegeben.

Dem Postanweisungsübereinkommen [1] hat sich in Wien eine

---

betrügerische Angabe eines höheren als des wirklichen Wertes hat zur Folge, daß der Absender das Recht auf Schadenersatz verliert (Art 8 und 11).

Das Abkommen haben unterzeichnet: Deutschland, Österreich-Ungarn, Argentinien, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Dänemark und die dänischen Kolonieen, Ägypten, Spanien, Frankreich, die französischen Kolonieen, Italien, Liberia, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Portugal und die portugiesischen Kolonieen, Rumänien, Rußland, Salvador, Serbien, Schweden, die Schweiz, Tunis und die Türkei.

[1] Das Wiener Übereinkommen vom 4. Juli 1891, betreffend den Austausch von Postanweisungen beruht auf folgenden Grundlagen:

1. Die Übermittelung barer Geldbeträge kann im Wege der Postanweisung geschehen (Art. 1).

2. Der Betrag einer Postanweisung darf 500 Francs nicht übersteigen (Art. 2).

3. Jedem Vertragsstaat bleibt das Recht vorbehalten, das Eigentumsrecht an den Postanweisungen im Wege des Indossaments innerhalb seines eigenen Gebietes für übertragbar zu erklären (Art. 2). (Deutschland hat hiervon keinen Gebrauch gemacht.)

weitere Zahl von Ländern neu angeschlossen; dasselbe ist in Paris von 16, in Lissabon von 25, in Wien von 27 Staaten unterzeichnet und 2 Staaten ist der Beitritt offen gehalten worden.

Unter dem Einfluß des internationalen Abkommens hat sich der ausländische Postanweisungsverkehr Deutschlands und des ganzen Vereinsgebietes mächtig gehoben: derselbe ist im Verkehr Deutschlands mit dem Ausland in den Jahren 1875—1889 von 529938 auf 2755106 Postanweisungen jährlich, d. i. um 420 Prozent und im gegenseitigen Verkehr der gesamten Vereinsstaaten von 5 auf 15 Millionen Postanweisungen, d. i. um 200 Prozent gewachsen.

c. Betreffend den Austausch von Postpaketen.

Ein bereits dem Pariser Postkongreß deutscherseits gemachter Vorschlag, Pakete bis zum Gewicht von 3 kg im internationalen Verkehr zuzulassen, scheiterte damals am Widerspruch derjenigen Staaten, welche eine Paketpost zur Zeit nicht besaßen. Nachdem jedoch die von der Reichspostverwaltung demnächst ununterbrochen fortgesetzten Bemühungen, mehr und mehr Länder für den Gedanken eines internationalen Postpaketdienstes zu gewinnen, schließlich ein günstiges Ergebnis geliefert hatten, wurde zum 9. Oktober 1880 eine Konferenz nach Paris zusammenberufen, welche unterm 3. November 1880 eine Postpaket-Übereinkunft mit Wirkung vom 1. Oktober 1881 abschloß. Dieselbe bezweckte, die postmäßige Beförderung von kleinen Paketen bis zum Gewicht von 3 kg und bis zu einem Größenmaß von 20 Kubikdecimeter gegen einheitlich bemessene Gebührensätze und unter übereinstimmender Behandlung dieser Pakete in den verschiedenen Vereinsländern zuzulassen. Mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse der beitretenden Länder, welche zum Teil einen Dienst zur Beförderung von Paketen durch die

4. Die voraus zu bezahlende Gebühr für Postanweisungen beträgt allgemein 25 cts für je 25 Francs (Art. 3).

5. Die Zurückziehung einer Postanweisung und die Abänderung der Aufschrift ist dem Absender gestattet, solange die Sendung dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist. Die Eilbestellung ist zulässig (Art. 3).

6. Postanweisungen können im Verkehr zwischen denjenigen Ländern, welche durch Staatstelegraph verbunden sind, oder welche die Privattelegraphen zu diesem Zweck benutzen wollen, auf telegraphischem Wege überwiesen werden. Dieselben unterliegen in diesem Fall besonderen Gebühren (Art. 4).

7. Postanweisungen können ohne weitere Kosten von einem Vertragsland nach einem andern nachgesandt werden (Art. 5).

8. Die Postverwaltungen leisten für die Postanweisungsbeträge Gewähr bis zu deren Auszahlung an den Empfänger (Art. 7).

Das Übereinkommen ist in Wien von 27 Staaten unterzeichnet worden, nämlich von Deutschland, Argentinien, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Dänemark und den dänischen Kolonieen, Ägypten, Frankreich, den französischen Kolonieen, Japan, Italien, Liberia, Luxemburg, Niederland, den niederländischen Kolonieen, Norwegen, Portugal und den portugiesischen Kolonieen, Rumänien, Salvador, Siam, Schweden, der Schweiz, Tunis, der Türkei und Uruguay. Chile und Costa-Rica, welche nicht vertreten waren, ist das Protokoll offen gehalten worden.

Post noch nicht besaßen und die Übereinkunft unter ihrer Garantie einstweilen von den Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen ausführen ließen, erfuhr der einzurichtende Dienst eine thunlichst einfache Gestaltung. Infolgedessen waren Pakete mit Wertangabe, mit Nachnahme und sogen. sperrige Pakete von der Beförderung als Postpakete ausgeschlossen; auch ist die angegebene Gewichts- und Maßgrenze von 3 kg bez. 20 Kubikdecimeter ziemlich eng gezogen gewesen. Immerhin war aber auf diesem schwierigen Feld ein erster Schritt geschehen. Inzwischen hat der neue Dienst überall, wo er eingerichtet ist, feste Wurzel geschlagen und sich in kräftigem Wachstum entwickelt. Dieses erfreuliche Verhältnis hat gestattet, auf den Kongressen in Lissabon und Wien zu einer weiteren Ausgestaltung des Dienstes überzugehen nach dem Vorbild der vollkommeneren Einrichtungen, mit welchen der Postpäckereidienst in Deutschland und in den älteren Heimatländern desselben ausgestattet ist. Die bessernden Bestimmungen des Lissaboner Kongresses hatten zum Gegenstand: 1. die Ausdehnung der Gewichtsgrenze von 3 auf 5 kg unter Festhaltung der bisherigen Einheitstaxe von 50 cts für jedes an der Beförderung beteiligte Land; 2. die Zulassung von Nachnahmen auf Postpaketen bis zum Betrage von 500 Francs und die Zulassung von Postpaketen mit Wertangabe bis zu einer Wertgrenze von mindestens 500 Francs; 3. die Zulassung sogenannter sperriger Postpakete unter Beseitigung der bisherigen Maßbeschränkungen. Diese Festsetzungen waren indes für diejenigen Teilnehmer, welche dieselben nicht ausführen konnten, nicht bindend.

Auf dem Wiener Kongreß ist es gelungen, den für den allgemeinen Verkehr höchst wichtigen Dienstzweig von den Fesseln des früheren Kubik-Größenverhältnisses überall da zu befreien, wo keine Seebeförderung in Betracht kommt; es dürfen von einem Vereinslande künftig nur noch solche Postpakete von der Beförderung auf Landtransitwegen ausgeschlossen werden, welche in irgend einer Richtung das Maß von 60 Centimetern überschreiten.

Die Rücksicht auf die Erleichterung der Einfuhr hat ferner zu einer Vereinbarung darüber geführt, daß es dem Absender gestattet sein soll, die Einfuhrzölle auf Wunsch selbst zu bezahlen. Im weiteren ist auch bei Postpaketen die Eilbestellung zugelassen worden. Hinsichtlich der Zurückziehung einer noch nicht bestellten Sendung und der nachträglichen Abänderung der Aufschrift auf derselben gelten künftig dieselben Vorschriften wie für Wertbriefe.

Wichtig für Interessenten in Deutschland ist der Beschluß, wonach die Versendung von Metallpatronen in Paketen, entgegen dem bisherigen Verbot derselben, unter der Voraussetzung einer näher zu bezeichnenden Verpackung zwischen denjenigen Ländern zugelassen werden kann, welche entsprechende Vereinbarung treffen. Ob sich die neue Bestimmung zum Vorteil der beteiligten deutschen Industrie verwerten lassen wird, hängt somit von den Entschließungen der betreffenden fremden Verwaltungen ab.

Es läßt sich erwarten, daß der Postpaketverkehr durch die be-

freienden Wirkungen der Kongreßbeschlüsse sich auch künftig kräftig weiterentwickeln wird. Erfreulich ist es, daß die Zahl der Teilnehmer, welche sich 1880 auf 17, 1885 auf 28 belief, in Wien auf 34 gestiegen ist, ein Beweis für die Kraft und die Anziehungsfähigkeit des Kernes, der vor kaum einem Jahrzehnt gepflanzt wurde[1]. Wie sehr internationale Abkommen dieser Art verkehrserzeugend und verkehrserleichternd wirken, dafür liefert die Statistik, wonach der ausländische Paketverkehr Deutschlands in dem Jahrzehnt 1880—1889 von 2936000 Stück auf 7018110 oder um 238 Prozent und der Paketverkehr im Weltpostvereinsgebiete van 110 Millionen auf 260 Millionen Stück oder um 136 Prozent sich gehoben haben, einen glänzenden Beweis; der Gesamtpaketverkehr Deutschlands hat vollends im Jahre 1889 108720450 Stück betragen, womit es alle Länder der Erde weit hinter sich läßt und selbst England und Frankreich um das $2^1/_2$fache bezw. $5^1/_2$fache übertrifft.

---

[1] Das Wiener Übereinkommen vom 4. Juli 1891, betreffend den Austausch von Postpaketen, beruht auf folgenden Grundlagen:

1. Pakete mit oder ohne Wertangabe bis zum Gewicht von 5 kg, s. g. Postpakete (colis postaux), können zwischen den Vertragsländern versandt werden. Nachnahmen bis zu 500 Francs sind zulässig. Jedem Lande steht es frei, die Gewichtsgrenze für seinen Verkehr auf 3 kg zu beschränken, auch die Beförderung von Wertpaketen, Nachnahmepaketen und sogenannten sperrigen Paketen auszuschließen. Jedes Land setzt den Meistbetrag der zulässigen Wertangabe fest, der aber nicht unter 500 Francs herabgehen darf (Art. 1).

2. Die Freiheit des Transits ist gewährleistet und die Höhe der Transitgebühren bestimmt festgesetzt (Art. 2 und 3).

3. Postpakete müssen frankiert werden. Die Taxe beträgt im allgemeinen für jedes Paket soviel mal 50 cts, als Verwaltungen an der Landbeförderung teilnehmen. Gegebenenfalls treten Gebühren für die Seebeförderung, für die Bestellung und für die Erfüllung der Zollformalitäten, ferner bei Paketen mit Wertangabe die Versicherungsgebühr, bei Nachnahmepaketen die Nachnahmegebühr und bei sperrigen Sendungen ein Taxzuschlag von 50 Prozent hinzu (Art. 4 und 5).

4. Die Eilbestellung ist zulässig; die Gebühr beträgt 50 cts (Art. 8).

5. Die Zollgebühren müssen vom Empfänger gezahlt werden; doch kann im Verkehr derjenigen Länder, welche hierüber Vereinbarung treffen, die Entrichtung dieser Gebühren auch vom Absender geschehen, falls dies von letzterem gewünscht wird (Art. 9).

6. Dem Absender ist die Zurückziehung einer noch nicht ausgehändigten Sendung, sowie die Abänderung der Aufschrift auf derselben gestattet (Art. 10).

7. Für den Verlust, die Beraubung und die Beschädigung von Postpaketen wird dem Absender und in Ermangelung oder auf Verlangen desselben dem Empfänger Schadenersatz geleistet, sofern nicht der Verlust ꝛc. durch höhere Gewalt eingetreten ist. Die Entschädigung soll dem wirklichen Betrag des Verlustes entsprechen, aber bei Paketen ohne Wertangabe im Gewicht bis 3 kg 15 Francs, im Gewicht bis 5 kg 25 Francs und bei Paketen mit Wertangabe den angegebenen Wert nicht übersteigen.

Das Übereinkommen ist unterzeichnet von Deutschland, Argentinien, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Columbien, Dänemark und den dänischen Kolonieen, Ägypten, Spanien, Frankreich, den französischen Kolonieen, Griechenland, Italien, Liberia, Luxemburg, Montenegro, Niederland, den niederländischen Kolonieen, Norwegen, Paraguay, Portugal und den portugiesischen Kolonieen, Rumänien, Salvador, Serbien, Schweden, der Schweiz, Siam, Tunis, der Türkei, Uruguay, Venezuela. Chile und Costa Rica ist die Vollziehung offen gehalten worden.

d. Betreffend den Austausch von Postaufträgen.

Seitdem sich infolge der Zunahme der industriellen und gewerblichen Thätigkeit Deutschlands ein erhöhtes Bedürfnis zur Benutzung von Postaufträgen behufs Einziehung von Geldern auch in den Verkehrsbeziehungen zum Auslande geltend machte, ist die Reichspostverwaltung bestrebt gewesen, mit einer Anzahl anderer Länder, in welchen ein gleiches Bedürfnis empfunden wurde, einen Postauftragsdienst einzurichten. Entsprechende Vereinbarungen waren bis zum Jahre 1884 einzeln mit Belgien, Frankreich, Luxemburg, Niederland, Österreich-Ungarn, Rumänien und der Schweiz getroffen. In rascher Folge stieg die Zahl der mit dem Ausland gewechselten Postaufträge, welche im Jahre 1879 noch 14500 Stück betrug, bis zum Jahre 1884 auf 123611 Stück jährlich. Diesem wachsenden Verkehrsbedürfnis gegenüber erschien es zweckmäßig, den Postauftragsdienst für die Beziehungen der Länder des Weltpostvereins durch Vereinsvorschriften einheitlich zu regeln und hierdurch seiner freien Entwickelung und der Einheitlichkeit der Behandlung die Wege zu ebnen. Dies geschah durch ein entsprechendes auf dem Lissaboner Kongreß abgeschlossenes Abkommen, welches sich so vorzüglich bewährt hat, daß der Postauftragsverkehr bis zum Jahre 1889 um weitere 44 Prozent gestiegen ist. Die einschlägigen Verhandlungen in Wien hatten daher den Zweck, den neuen Dienstzweig weiterzubilden und zu festigen.

Zunächst ist der Kreis der einziehbaren Gegenstände dadurch erweitert worden, daß auch Zins- und Dividendenscheine, sowie abgelaufene Wertpapiere (titres amortis) zur Einziehung zugelassen werden können; jedoch dürfen die verschiedenen Anlagen zu einem Auftrag nicht verschiedene Fälligkeitstage haben. Auch diese Neuerung hat den Zweck, den Verkehr in Geld- und Rentenwerten zu erleichtern, ohne auf der andern Seite die Sicherheit des Dienstes zu schädigen.

In dem Lissaboner Übereinkommen war die Lagerfrist für internationale Postaufträge auf 2 Tage festgesetzt. Dem Wiener Kongreß schien es zweckmäßig, dieselbe auf 7 Tage zu verlängern und zu gestatten, daß der Absender eine zweite Person bezeichne, an welche der Postauftrag im Fall der Nichteinlösung weiterzugeben ist. Maßgebend ist hierbei wohl der Gesichtspunkt gewesen, einerseits dem Empfänger einen größeren Spielraum zur Einlösung der Schuld zu lassen und andererseits dem Absender zu ermöglichen, seine Interessen überall da, wo die Vereinsverwaltungen sich mit der Vermittelung der Protesterhebung nicht befassen, auf anderem Wege zu wahren. Diese, sowie die weitere Bestimmung, wonach auch die kostenfreie Nachsendung innerhalb des Bestimmungslandes künftig zulässig ist, werden sich von förderndem Einfluß auf die Entwickelung des Verkehrs im allgemeinen und auf die größere Sicherstellung des Auftraggebers gegenüber dem Bezogenen erweisen. Das Gebiet des internationalen Postauftragsverkehrs hat sich überdies erheblich er-

weitert, indem das Abkommen[1], an welchem sich auf dem Lissaboner Kongreß 10 Verwaltungen beteiligten, in Wien von 18 Staaten unterzeichnet worden ist.

e. Betreffend den Zeitungsdienst.

In dem Zustandekommen der neuen Übereinkunft, betreffend die Vermittelung der Post beim Bezug von Zeitungen, liegt eins der hervorragendsten Ergebnisse des Kongresses, weil die Wirkungen dieses Abkommens wichtige Gebiete menschlicher Thätigkeit nicht nur in materieller, sondern auch in geistiger Beziehung umfassen. Denn unermeßlich wie die Zahl der Quellen, aus denen die Presse gespeist wird, ist der Umfang der Wirkungen, welche sie ausübt. Beläuft sich doch beispielsweise die Zahl der den Beziehern innerhalb Deutschlands jährlich allein im Postwege zugeführten Zeitungen auf annähernd 800 Millionen Exemplare, eine Zahl, welche derjenigen der beförderten Briefe (einschl. der Drucksachen 2c.) fast gleichkommt.

Der internationale Zeitungsbezug erfolgte bisher je nach der Gesetzgebung der beteiligten Länder, teils in ganz losem, teils in engerem Zusammenhang mit den sonstigen postalischen Beziehungen dieser Länder. Während Deutschland bez. Preußen bereits seit 300 Jahren zugleich mit den ersten Anfängen seiner postalischen Organisation den Zeitungsdebit besorgt, und während ferner Österreich-

---

[1] Das Wiener Übereinkommen vom 4. Juli 1891, betreffend den Postauftragsdienst, hat nunmehr in seinen Hauptpunkten folgenden Inhalt:

1. Im Wege des Auftragsverfahrens können durch Vermittelung der Post Beträge eingezogen werden, welche zahlbar sind gegen Quittungen, Rechnungen, Anweisungen, Zins- und Dividendenscheine, abgelaufene Wertpapiere, Wechsel oder sonstige Handels- und Wertpapiere, sofern für jede einzelne Sendung der Betrag von 1000 Francs Metallgeld nicht überschritten wird. Die Postverwaltungen können es auch übernehmen, Handelspapiere protestieren zu lassen (Art. 2).

2. Der Absender überschickt die einzulösenden Wertpapiere mittels Einschreibbriefes an die Postanstalt, welche die Einziehung bewirken soll (Art. 4).

3. Die Postanstalt am Bestimmungsort versucht die Einziehung des Betrags. Teilzahlungen sind nicht gestattet (Art. 6).

4. Der eingezogene Betrag wird dem Auftraggeber mittels Postanweisung übersandt; die nicht eingelösten Wertpapiere werden ihm kostenfrei wieder zugestellt (Art. 9).

5. An Gebühren kommen zur Erhebung: die Taxe für Einschreibbriefe, eine Einziehungsgebühr von 10 cts (in Deutschland von 10 Pf.), die Postanweisungsgebühr für die Übersendung des eingezogenen Betrages und schließlich die für die Wertpapiere etwa aufgewendeten Stempelgebühren (Art. 5, 7, 9).

6. Für einen Postauftrag, wenn derselbe verloren geht, wird wie für den Verlust sonstiger Einschreibbriefe Ersatz geleistet und zwar auch im Verkehr mit solchen außereuropäischen Ländern, bei welchen nach ihrer inneren Gesetzgebung die Gewährleistung für Einschreibbriefe ausgeschlossen ist (Art. 11). Für Verzögerungen in der Beförderung des Postauftrags wird keine Gewähr übernommen (Art. 12).

Das Übereinkommen haben unterzeichnet: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Ägypten, Frankreich, Italien, Liberia, Luxemburg, Norwegen, Niederland, Niederländisch-Indien, Portugal und die portugiesischen Kolonieen, Rumänien, Salvador, die Schweiz, Tunis, die Türkei.

Ungarn, Belgien, die Schweiz u. a. den Zeitungsvertrieb gegenwärtig unter ähnlichen Grundsätzen wahrnehmen, überlassen andere Länder die Vermittelung zwischen Verlegern und Beziehern dem Privathandel oder übernehmen lediglich die regelmäßige Versendung der periodisch angemeldeten Zeitungen gegen einen zwar hinter dem gewöhnlichen Drucksachenporto zurückbleibenden, jedoch in seiner Gesamtheit weit über die deutsche Zeitungsgebühr hinausgehenden Frankobetrag. Infolgedessen war der Zeitungsbezug vom Auslande bisher Bedingungen unterworfen, welche, unter sich verschieden, den Zeitungsverkehr erheblich zu verteuern geeignet sind.

Bei dem heutigen Stande weitverbreiteter Bildung, bei dem ins Große gesteigerten Bedürfnisse, namentlich auch der politischen und der Fachpresse, sich hinsichtlich der Zustände, der Bestrebungen, der Geisteserzeugnisse und Kulturfortschritte fremdsprachlicher Länder auf dem Laufenden zu erhalten, gehört die Leichtigkeit, Regelmäßigkeit und Billigkeit des Zeitungsbezugs im Wechselverkehr der Kulturstaaten zu den ersten Erfordernissen neuzeitlichen Verkehrs. Es mag nur kurz darauf hingewiesen werden, wie die Zahl der in der deutschen Zeitungspreisliste aufgeführten, in Deutschland zum größten Teil gelesenen ausländischen Zeitungen in den letzten 30 Jahren von 749 auf 2549 gestiegen ist, wie ferner schon gegenwärtig Deutschland mit dem Ausland annähernd 20 Millionen Zeitungsexemplare jährlich austauscht, und die Länder des Weltpostvereins in ihrer Gesamtheit sich jährlich mehr als 70 Millionen Zeitungsexemplare gegenseitig zusenden, obwohl die Gebühren an fremdem Porto zum Teil recht hohe sind. Gleichwohl war ein behufs Erleichterung und Verbilligung des internationalen Zeitungsbezugs seitens Deutschlands (und demnächst auch Österreich-Ungarns und Portugals) auf dem Lissaboner Kongreß vorgelegter Entwurf zu einem Übereinkommen zurückgestellt worden, vornehmlich deshalb, weil die Entwürfe in ihren Grundzügen so erheblich von einander abwichen, daß eine Einigung zunächst nicht erreichbar war. In Wiederaufnahme ihrer Bestrebungen traten demnächst aber die Postverwaltungen Deutschlands, Österreich-Ungarns, Belgiens und Portugals im Jahre 1890 zu einer besonderen Konferenz in Brüssel behufs Ausarbeitung eines gemeinsamen Entwurfs zusammen. Derselbe ist nunmehr in Wien zur Annahme gelangt, was mit Rücksicht auf das vorliegende allgemeine Interesse nur freudig begrüßt werden kann. Die wesentlichen Bestimmungen des neuen Abkommens sind folgende:

1. Die Postverwaltungen der vertragschließenden Länder nehmen Bestellungen auf die in diesen Ländern erscheinenden oder durch dieselben beziehbaren Zeitungen und periodischen Zeitschriften an (Art. 2).

2. Der internationale Zeitungsdienst vollzieht sich durch Vermittelung sogenannter Auswechslungspostanstalten (Art. 5).

3. Jede Postverwaltung setzt die Preise fest, zu welchen sie den anderen Verwaltungen ihre Zeitungen abgiebt. Diese Preise dürfen

nicht höher sein als diejenigen, welche von den inländischen Zeitungsbeziehern zu entrichten sind (Art. 6).

4. Die vom Abonnenten zu entrichtenden Preise setzen sich zusammen aus dem Einkaufspreis, wie er durch die absendende Verwaltung festgesetzt ist, sowie aus den im Bestimmungslande geltenden Provisions-, Bestell- und etwaigen Stempelgebühren; denselben treten im Verkehr mit nicht angrenzenden Ländern die nach Maßgabe der Häufigkeit des Erscheinens und des durchschnittlichen Gewichts der Zeitung im voraus zu berechnenden Transitgebühren hinzu (Art. 6 u. 7).

5. Die Postverwaltungen übernehmen keinerlei Verantwortlichkeit für die dem Herausgeber obliegenden Verbindlichkeiten (Art. 4), geben aber jeder begründeten Reklamation wegen Verspätungen und Unregelmäßigkeiten im Zeitungsbezugsdienst, ohne Kosten für die Bezieher, Folge (Art. 10).

Im Übrigen regele sich die Anmeldung der Zeitungsbestellungen seitens des Publikums bei den Postanstalten, die Entrichtung des Bezugspreises, sowie die Lieferung der Zeitungen — unter Wegfall der bisher meist üblich gewesenen Frankozusendung unter Kreuzband direkt an den Besteller — wesentlich nach den im deutschen Postzeitungsdienst gültigen Grundsätzen.

Das Übereinkommen, dessen Wirkungen sich mit dem zunehmenden Beitritt kulturell entwickelter Völker voll entfalten werden, haben schon jetzt 18 Staaten unterzeichnet, nämlich: Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Kolumbien, Dänemark, Ägypten, Liberia, Luxemburg, Norwegen, Persien, Portugal und die Portugiesischen Kolonieen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Türkei und Uruguay

Soviel von den Neuerungen, welche die eigentliche Verkehrsgestaltung betreffen und die ungezählten Kanäle öffnen, in welchen der Weltpostverkehr sich bewegt.

V. Verkehrsleistungen.

Wir sehen, wie der Weltpostverein, nachdem er seine Kreise um das gesamte Erdenrund gezogen und räumlich den Gedanken verwirklicht hat, unter dessen Lichteinfluß vor 17 Jahren der allgemeine Postverein geboren wurde, nun in nimmermüdem Schaffen alle diejenigen Aufgaben in den Dienst der Post stellt und sie ausgestaltet, welche zur Erleichterung des Handels und Verkehrs der Nationen sowie zur Pflege der engeren Bande zwischen Familien und Völkern dienen. Dieses Ziel ist in einem so hohen Grade erreicht, als die allgemeine Kulturstufe der jeweiligen Länder es zugelassen hat.

Fürwahr, die lebende Generation kann mit stolzer Genugthuung zurückblicken auf die Verhältnisse, die 25 Jahre hinter uns liegen; sie kann mit Recht sagen: „wir haben Großes erreicht!“ Der Größe des Werkes aber entsprechen die durch dasselbe bedingten wirtschaftlichen Vorteile, welche dem Einzelnen wie dem Ganzen zu gute

kommen. Dem Einzelnen: Denn dem Brief und der Zeitung, der hohen Taxen entfesselt, ist die Welt geöffnet; über Berge und Meere wandert in wohlfeilen Postpaketen, was die sorgende Mutter, der geschäftige Kaufmann in weite Fernen senden; und selbst in entlegenster Stätte sind Postanweisung und Postauftrag willige Hülfsmittel persönlichen und kaufmännischen Verkehrs. Welche Vorteile aber dem Ganzen, der Gesamtheit der Nation und der ganzen Welt zufließen, darüber geben uns die Blüte unseres heimischen Postwesens und die unvergleichliche Steigerung, welche seit dem Bestehen des Weltpostvereins der Postverkehr Deutschlands, die etatsmäßige Einnahme der Reichspostverwaltung, sowie der Gesamtverkehr des Weltpostvereins erfahren haben, das beredteste Zeugnis.

Es haben betragen[1]:

Die Zahl der	1875		1889	
	im innern Verkehr Deutschlands	im Verkehr Deutschlands mit dem Ausland	im innern Verkehr Deutschlands	im Verkehr Deutschlands mit dem Ausland
Briefe	477 424 196	63 158 766	830 041 900	184 617 430
Postkarten	63 672 370	3 107 016	294 113 200	28 970 640
Drucksachen	62 209 142	17 880 027	257 974 440	66 747 740
Warenproben	4 529 854	2 341 934	14 326 000	9 554 690
Postanweisungen. . .	27 776 839	529 938	74 292 038	2 755 106
Postaufträge	1 687 691	297 772 (Postaufträge und Postnachnahmen zusammen)	5 443 547	178 409
Postnachnahmen . . .	3 767 312		3 614 642	65 585
Zeitungen......	328 272 632	15 005 848	781 828 135	19 553 803
gew. Pakete.....	53 740 670	1 486 298	101 702 340	7 018 110
Wertsendungen . . .	13 555 382	1 837 850	10 616 719	1 738 966
Summe	1 036 636 058	105 045 499	2 373 952 961	321 200 479
	1 141 681 557		2 695 153 440	
der Wertbetrag der beförderten Sendungen	16 390 242 182 Mark		22 241 469 740 Mark	
die etatsmäßige Einnahme der Reichspostverwaltung . .	103 781 313 „		214 070 172 „	

Es haben sonach der innere Verkehr um 129 Prozent, der Verkehr mit dem Ausland um 206 Prozent, der Gesamtverkehr um 136 Prozent, die etatsmäßige Einnahme um 108 Prozent zugenommen.

Gigantisch sind die Zahlen und die Steigerung, welche der Weltpostverkehr in seiner Gesamtheit aufweist, Zahlen, welche wegen ihrer Höhe und der Mannigfaltigkeit der Verhältnisse, aus welchen sie entstanden sind, selbstverständlich nur als annähernde bezeichnet werden können. Es sind von Ländern des Weltpostvereins lediglich im internationalen Verkehr abgesandt und empfangen worden:

[1] Statistik der deutschen Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung, Jahrgänge 1875, 1889.

	1875	1889	Steigerung
Briefsendungen . . .	925 000 000	2 759 000 000	97 %
gew. Pakete	3 583 340	23 496 200	555 =
Wertsendungen . . .	7 614 700	7 897 200	—
Postanweisungen . . .	5 066 100	15 222 500	200 =
Nachnahmesendungen .	700 000	2 603 000	768 =
Postaufträge	240 000	680 000	183 =
Summe	941 804 140	2 808 898 900	198 %[1]

Der gesamte Weltpostverkehr aber, d. i. die Zahl aller in den Ländern des Weltpostvereins aufgelieferten Postsendungen, welche im Jahre 1873 in den heute zum Weltpostverein gehörigen Ländern sich auf rund 3300[2] Millionen Sendungen jährlich belief, ist bis 1889 auf 15 000 Millionen Sendungen jährlich bezw. auf 41 Millionen Sendungen täglich gestiegen. Unter jenen 15 Milliarden befinden sich rund 7000 Millionen Briefe, 1600 Millionen Postkarten, 5700 Millionen Drucksachen, 100 Millionen Warenproben, 220 Millionen Postanweisungen, 260 Millionen Pakete, 60 Millionen Wertsendungen, 40 Millionen Postauftrags- und Nachnahmesendungen. Der Postverkehr der Welt hat sich mithin seit der Gründung des Weltpostvereins verfünffacht, auch die Zahl der ihm dienenden Postanstalten ist von 85 443 auf 169 795 gestiegen; und an wirtschaftlichen Werten, soweit solche auf den Sendungen angegeben sind, vermittelt die Weltpost jährlich mehr als 67 Milliarden Mark.

Ein ebenso interessantes als anschauliches Bild über den Umfang und die mit der Besserung der Verkehrsverhältnisse gleichmäßig fortschreitende Stufenfolge des ununterbrochenen Anwachsens des Postverkehrs in Deutschland und im gesamten Weltpostverein bieten die graphischen Darstellungen auf den hier beigefügten Tafeln I und II.

Zur Vermittelung dieser gewaltigen Massen sind erheblich vermehrte Verbindungen sowie außerordentliche Einrichtungen und wichtige Neugestaltungen auf dem Gebiete des Beförderungswesens erforderlich geworden. Auf Postbeförderungswegen sind beispielsweise im Jahre 1889 in Deutschland 235 409 368 km, d. i. das 5875fache der Äquatorlänge, gegen 156 817 870 km im Jahre 1875 zurückgelegt worden, womit dasselbe — ein Beweis für die große Zahl und Mannigfaltigkeit der Verbindungen — allen übrigen Staaten des Weltpostvereins weit voransteht und absolut nur von den 20mal größeren Vereinigten Staaten von Nordamerika um 245 Millionen km übertroffen wird.

Im gesamten Weltpostvereinsgebiete belief sich die Zahl der jährlich auf Postbeförderungswegen zurückgelegten Kilometer (aus-

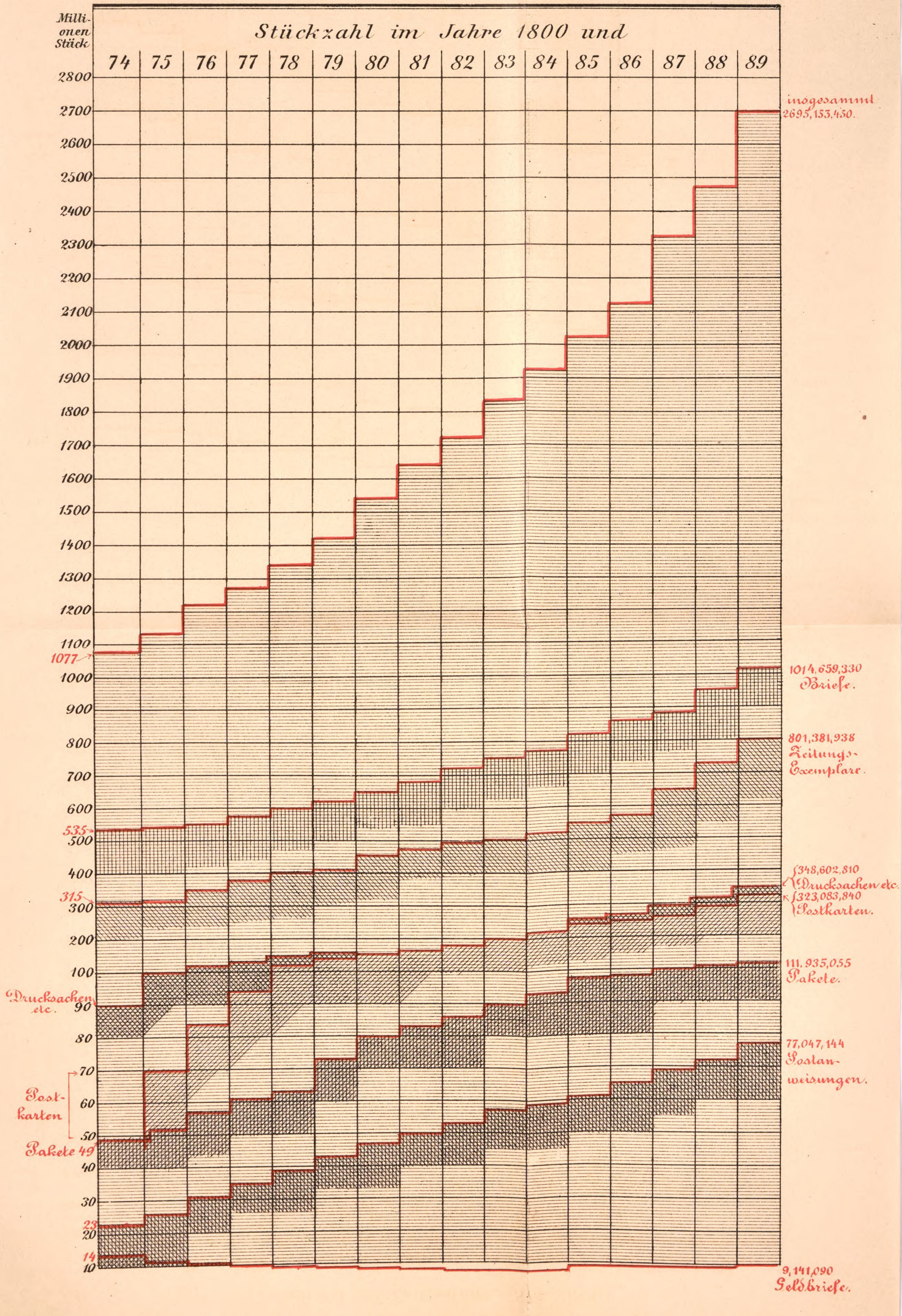
---

[1] Einschließlich der Zunahme, welche sich aus dem Hinzutritt neuer Länder ergab.

[2] 3300 Millionen für sämtliche Länder der Erde. Vgl. Neumann-Spallart, Übersichten der Weltwirtschaft. Wien 1880.

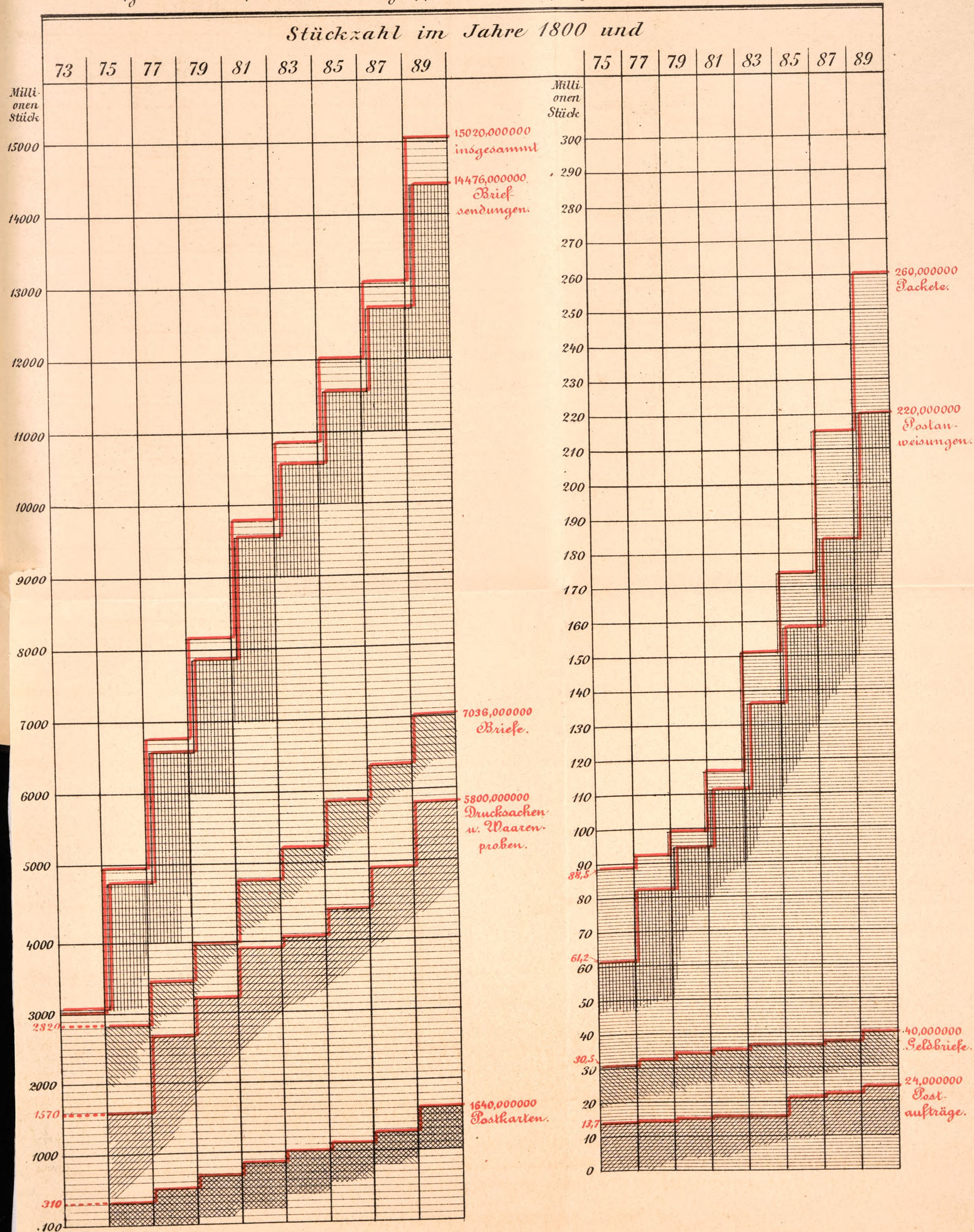
Graphische Darstellung der Steigerung des Postverkehrs des Deutschen Reiches während des Zeitraumes 1874–1889.

Aufgestellt vom Verf. nach der Statistik der Reichs-Post-u. Telegr.-Verw.



Graphische Darstellung
der Steigerung des Postverkehrs im Gebiete
des Weltpostvereins
während des Zeitraumes 1874–1889.

Aufgestellt vom Verf. nach den Zahlengruppen der Statistique générale des Internat. Bür. in Bern.



schließlich der Seepostlinien) im Jahre 1889 auf rund 1750 Millionen, was der 13fachen Entfernung zwischen Sonne und Erde gleichkommt. Auch die Seebeförderungsgelegenheiten haben eine erhebliche Vermehrung erfahren: neben den zahlreichen fremden Postdampferlinien weht heute auf allen Oceanen die deutsche Postflagge; u. a. sind neu geschaffen und in den unmittelbarsten Dienst der deutschen Post gestellt die unserm eigensten Bedürfnis entsprossenen neuen Reichs-Postdampferlinien der Ostasiatischen, Australischen und Ostafrikanischen Linie, die Vermittler eines Verkehrs, der sich wesentlich unter ihrem Einfluß erheblich vermehrt, für China und Australien verdoppelt, für Japan verdreifacht hat[1].

Der zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika großartig entwickelte Postverkehr verlangt sogar ganz außerordentliche Maßregeln. Gingen doch den deutschen Empfangsstellen im Jahre 1888 von Nordamerika 20000 umfangreiche Postsäcke zu, während im Jahre 1889 in beiden Richtungen 38½ Millionen Postsendungen, das sind im Durchschnitt mit jeder Post 130 bis 140 große Postsäcke, befördert wurden. So erheblich diese Zahlen sind, so erhält das Bild des in Betracht stehenden Verkehrs mit einem Lande, wo Millionen unserer Landsleute eine zweite Heimat gefunden, doch erst Licht und Farbe unter dem Einfluß der Thatsache, daß diese Sendungen vielfach einerseits Vermittler engster Familienbeziehungen, andererseits die Träger großartigster Geld- und Handelsgeschäfte sind und als solche für den geistigen und wirtschaftlichen Zusammenhang beider Länder Werte darstellen, die sich auch nicht annähernd schätzen lassen. Obwohl nun die bis zu 19 und 20 Seemeilen in der Stunde gesteigerte Fahrgeschwindigkeit der Schiffe es zu Wege gebracht hat, daß derselbe Zeitraum, der noch vor 30 Jahren erforderlich war, um einen Brief von Deutschland nach dem 3558 Seemeilen entfernten New York zu bringen, jetzt hinreicht, um auch die Antwort auf diesen Brief wieder an den Absender in Deutschland gelangen zu lassen, so machten doch der fortdauernd steigende Verkehr und das allgemeine Bedürfnis es erforderlich, auch noch den unliebsamen Aufenthalt zu beseitigen, welchem die von Amerika eintreffenden unsortierten Sendungen in den Landungshäfen unterlagen, um daselbst sortiert und zur Absendung mit den abgehenden Eisenbahnzügen vorbereitet zu werden. Da alle andern zu diesem Zweck angewandten Mittel: wie die Einlegung von Postextrazügen von Bremerhaven und Cuxhaven nach Bremen und Hamburg, die im Einverständnis mit Holland und Belgien erfolgte Durchführung der deutschen fahrenden Bahnposten bis Vlissingen und Ostende, wo dieselben die Post aus Amerika gleich an der Küste in Empfang nahmen, sich als unzureichend erwiesen, so ist die Reichspostverwaltung vom 1. April 1891 ab im

[1] Die Zahlen stellen sich für die Zeit von 1883 bis 1889 für China wie 164150 : 336630, für Japan wie 99550 : 209100 und für Australien wie 163200 : 355260.

Einvernehmen mit der Postverwaltung der Vereinigten Staaten dazu übergegangen, **schwimmende Postbureaus** an Bord der deutschen Postdampfer zwischen Bremen bez. Hamburg und New York einzurichten, welche die Post bereits während der Fahrt bearbeiten, unmittelbare Kartenschlüsse auf größere Orte und die wichtigsten Bahnposten fertigen und auf diese Weise die sofortige Weitersendung vom Landungshafen mit den nächsten Schnellzügen bez. die sofortige Bestellung im Landungshafen ermöglichen. Die Formen des Dienstes unterliegen den Bestimmungen des Weltpostvertrags dergestalt, daß die Seepost, in welcher je 1 deutscher Beamter und Unterbeamter, sowie 1 amerikanischer Beamter thätig sind, in der Richtung nach Amerika als deutsche Postanstalt und in der Richtung nach Deutschland als eine Postanstalt der Vereinigten Staaten anzusehen ist.

Die an die Einrichtung geknüpften Erwartungen hinsichtlich der Beschleunigung der Post haben sich in vollstem Maße erfüllt: die Briefe kommen, obwohl bereits im ersten Halbjahr die Seeposten teilweise mit 250 bis 550 großen Postsäcken angelangt sind, 6 bis 24 Stunden früher zur Bestellung; die Überlastung der anschließenden Bahnposten ist gehoben; die Reisenden haben Gelegenheit, Sendungen und Telegramme aufzuliefern und zu empfangen, ein Vorteil, von welchem reicher Gebrauch gemacht wird.

Indem die Reichspostverwaltung in dieser Weise die Pflege und Belebung der oceanischen Verbindungen in die eigene Hand nimmt, schafft sie einen Faktor, der unter vollster Ausnutzung des kostbar gewordenen Kapitals an Zeit den gewaltigen Postverkehr der Seelinien erfolgreich beherrscht und der Gesamtbeförderung eine weit erhöhte Schnelligkeit und Pünktlichkeit sichert. Der Postverkehr aber ist nicht nur der Gradmesser, sondern auch der Hebel der allgemeinen Geschäfts- und Handelsbeziehungen. Und wenn darum die Bewegung auf postalischem Gebiete mit Recht als ein Spiegelbild des inneren Lebens einer Nation gelten darf, so ist es gewiß ein so bedeutsames wie erfreuliches Zeichen, daß unsere heimatliche Post nunmehr selbst bei der Fahrt über Meer die lebendige Kraft in den Dienst des Briefes stellt, und daß sie das Weltmeer zum Träger eines Organismus macht, der, kräftig pulsierend und ununterbrochen thätig, beide Hemisphären harmonisch verbindet.

Neben diesen außerordentlichen Hülfsmitteln, wie sie mit kundigem Auge und williger Hand, dem Bedürfnis folgend, geschaffen werden, ist es nur die straffe Form der Einheit, welche die Bewältigung so großer Verkehrsmassen möglich macht und zwar auf Wegen, welche durch die Grundgesetze des Vereins gebahnt und gefestet sind. Es war daher ein Akt vorsorgender Verwaltungsthätigkeit und zugleich eine Lebensbedingung für den Weltpostverein, gleichmäßig fortschreitend mit dem Anwachsen des Verkehrs diese Grundsätze im Sinne der Einheit und Formenvereinfachung weiter auszugestalten. Inwieweit im Zusammenhang mit der bisherigen Ent-

wickelung die grundlegenden Prinzipien des Weltpostvereins durch den Wiener Kongreß eine weitere Fortbildung erfahren haben, ergiebt sich aus Folgendem.

VI. Die Fortbildung der Grundgesetze des Weltpostvereins, seiner Organisation und seines Abrechnungswesens.

1. Freiheit des Transits.

Als die Beziehungen auf dem Gebiete des Postverkehrs noch einzeln von Land zu Land geregelt wurden, konnte es nicht ausbleiben, daß das Zugeständnis der Transitfreiheit an sich als Wert- oder Tauschobjekt benutzt wurde, namentlich seitens der Länder, deren Benutzung zur Weiterbeförderung wichtiger Posten nicht entbehrt werden konnte. Indem der Weltpostverein die Freiheit des Transits als wichtigsten Grundsatz einer gemeinsamen Arbeit auf internationalem Verkehrsgebiete an die Spitze der Vertragsbestimmungen stellte, hat er ein wichtiges Grundelement geschaffen, an welchem die Verhandlungen keines der bisherigen Postkongresse vorübergegangen sind, ohne dasselbe für die weiteren Fortschritte des Vereins stets von neuem in Anwendung zu bringen. Das Prinzip ist infolgedessen in alle Nebenabkommen dem Wesen nach übergegangen. Räumlich verschafft sich dasselbe in dem gleichen Maße fortschreitend, in welchem der Weltpostverein sich erweitert, Geltung über alle Länder der Erde und über die von denselben abhängenden oceanischen Seepostlinien. Nach dem Eintritt der Britischen Kolonieen Australasiens in den Weltpostverein und dem bevorstehenden Beitritt der Südafrikanischen Republik sind es unter den Staaten mit geordnetem Postwesen nur noch Capland, Natal und der Oranje-Freistaat, von welchen die Freiheit des geschlossenen Transits auf völkerrechtlicher Grundlage im Sinne des Weltpostvertrags noch nicht allgemein anerkannt ist.

Mit der Freiheit des Transits steht in ursächlichem Zusammenhang

2. die Unentgeltlichkeit des Transits bez. die einheitliche Festsetzung mäßiger Transitgebühren.

Die Unentgeltlichkeit des Transits ist die notwendige Ergänzung zum Prinzip der Transitfreiheit und die Voraussetzung eines billigen Einheitsportos. Die vollständige Unentgeltlichkeit hat sich bisher freilich nicht erreichen lassen; durch den deutschen Entwurf zum Berner Postvertrag, welcher die Unentgeltlichkeit des Transits in Aussicht nahm, sah sich Belgien, das sich im Kreuzungspunkt der wichtigsten Transitlinien des Kontinents befindet, von einem Verluste von 1 Million Francs an Transitgebühren bedroht; auch Frankreich, welches bis dahin aus seinen Transitwegen erhebliche fiskalische Vorteile genossen hatte, würde einem empfindlichen Rückgang seiner Einnahmen aus den Durchgangsleistung ausgesetzt gewesen sein. Aus Rücksichtnahme auf diese Länder, und um das Vertragswerk zu stande zu bringen,

hat man sich damit begnügen müssen, mäßige Transitgebühren einheitlich festzusetzen. Alle weiteren Bemühungen der deutschen Reichspostverwaltung, den von ihr stets verfochtenen Grundgedanken der Unentgeltlichkeit des Transits voll verwirklicht zu sehen, mußten wie in Bern, so auch ferner an dem Widerstreit der finanziellen Interessen scheitern. Immerhin suchte man dem Ziel wenigstens auf dem Wege fortschreitender Verbilligung der Transitgebühren näher zu kommen. Inwieweit dieser Weg von Erfolg gewesen ist, ergiebt sich aus der nachstehend erörterten historischen Entwickelung.

Auf dem Postkongreß in Bern waren folgende einheitliche Transitgebühren vereinbart worden:

a. eine Landtransitgebühr von 2 Francs für 1 kg Briefe und Postkarten und von 25 cts für 1 kg Drucksachen u. s. w. unter Vorbehalt der Verdoppelung dieser Sätze, wenn der Transit auf einer Strecke von mehr als 750 km zu leisten war;

b. als Seebeförderungsgebühr — es handelte sich nur um die damals zum Verein gehörigen Seelinien Europa-Nordamerika bez. Levante — die Beförderungskosten, jedoch höchstens 6½ Francs für 1 kg Briefe und 50 cts für 1 kg Drucksachen.

Hiermit war es gelungen, an Stelle der früheren, äußerst verwickelten Transitsätze, welche sich in vielfacher Abstufung im allgemeinen innerhalb der Ziffern von 3⅓ Francs bis 35¼ Francs für das Kilogramm Briefe bewegten, einen einheitlichen und so niedrigen Transitsatz zur Annahme zu bringen, daß derselbe auf die Höhe des von den Korrespondenten zu erhebenden Portos nicht mehr von nennenswertem Einfluß sein konnte, daß mithin die Unentgeltlichkeit des Transits für das korrespondierende Publikum, wenn auch nicht voll für die Postkasse hergestellt war. Im Jahre 1876 mußte bei der aus Anlaß des Beitritts von Britisch Indien 2c. vorgenommenen Feststellung der Beitrittsbedingungen überseeischer Länder sogar eine Seetransitgebühr bis zu 25 Francs für 1 kg Briefe bewilligt werden, ein Betrag, der aber immerhin noch mäßig zu nennen ist im Verhältnis zu den weit höheren Ansprüchen Englands, welches zu derselben Zeit für vereinsausländische Briefe noch Seetransitsätze bis zu 104 Franken (!) für das Kilogramm bezog. Doch schon der Postkongreß in Paris (1878) setzte wirksam den Hebel an, um die Transitgebühren auf ein der Unentgeltlichkeit wesentlich näher kommendes Maß zurückzuführen, indem er die in Bern festgesetzten verschiedenen Landtransittaxen auf eine einzige einheitliche Taxe (2 Francs bez. 25 cts) beschränkte und die früheren Seebeförderungsgebühren von 25 Francs auf 15 Francs und diejenigen von 6½ Francs auf 5 Francs ermäßigte sowie für die Seebeförderungen unter 300 Meilen die Unentgeltlichkeit bez. die billige Landtransittaxe in Aussicht nahm.

In Wien wurde nun, da die Anregung zur vollen Aufhebung der Landtransitgebühren keinen Erfolg versprach, wenigstens ein weiterer Schritt zur Herabsetzung der Seebeförderungsgebühren versucht. Die Bemühungen, für 1 kg Briefe bez. Drucksachen die Seebeförderungssätze von 2 Francs bez. 25 cts bei Entfernungen bis

zu 300 Seemeilen, von 5 Francs bez. 50 cts bei Entfernungen bis zu 4000 Seemeilen und von 10 Francs bez. 50 cts bei Entfernungen über 4000 Seemeilen zur Annahme zu bringen, mußten indeß, obwohl an sich nicht aussichtslos, schließlich aufgegeben werden, weil Australien seinen Beitritt zum Weltpostverein von der vorläufigen Beibehaltung der bisherigen Transitsätze abhängig machte.

Dagegen hat sich — was hier immerhin als in die Vereinsbeschlüsse und in die Vereinsleistungen fallend erwähnt zu werden verdient — ein wichtiger Erfolg hinsichtlich der Transitgebühren für die Beförderung außerhalb des Vereins erreichen lassen. Die Beförderungsbedingungen der nach dem Vereinsausland bestimmten Sendungen richteten sich bisher nach den besonderen Verträgen, welche zwischen dem betreffenden fremden Lande und dem die Beziehungen mit demselben unterhaltenden Vereinslande bestanden. Infolgedessen waren die Transitsätze für die Beförderung außerhalb des Vereins nicht nur so verschieden, daß die Tarife verwickelt wurden, sondern sie entbehrten auch der Beständigkeit. In Wien sind nunmehr auf der Grundlage, daß jedes Vereinsland seine Verbindungen nach dem Vereinsausland allen andern Vereinsländern zur Verfügung stellt folgende Transitsätze für Vereinsauslandssendungen festgestellt worden:

a. für die Beförderung innerhalb des Vereinsgebietes die Vereinssätze,

b. für die Seebeförderung außerhalb des Vereinsgebietes 20 Francs bez. 1 Franc für 1 kg Briefe bez. Drucksachen,

c. für die Landbeförderung außerhalb des Vereins die durch das Vermittelungsland anzugebenden Gebühren.

Die Seetransitkosten für die Gesamtheit der Beförderung innerhalb und außerhalb des Vereins dürfen jedoch über 20 Francs bez. 1 Franc nicht hinausgehen.

Im Übrigen haben die allgemeinen Verhandlungen über die Transitgebühren auf dem Wiener Kongreß erneut erkennen lassen, daß der Weg der einfachen Beseitigung der Landtransitgebühren nicht gangbar ist, sofern nicht den vorwiegend an den Transitleistungen beteiligten Ländern (z. B. England, Frankreich, Belgien) ein anderweiter Ausgleich geboten wird. Gleichwohl ist der endgültige Austrag der Frage nicht aufzuhalten. Der Gedanke der Unentgeltlichkeit wird sich vielmehr mit zwingender Gewalt fortbilden unter dem Einfluß der Notwendigkeit, die Abrechnungen über die Transitgebühren und die dieserhalb erforderliche Statistik zu beseitigen. Denn wie die Verhältnisse unter dem Druck der Massensendungen an ihrem Teil zum Zustandekommen des Weltpostvereins beigetragen, wie sie zur Vereinfachung und Einheit der Technik mitgewirkt haben, so wird die elementare Gewalt des Massenverkehrs auch die Beseitigung aller andern Hindernisse, die seinen Weg hemmen, gebieterisch fordern. Durchdrungen von diesen Verhältnissen hat der Herr Staatssekretär des Reichspostamts es schon jetzt in Wien als die wichtigste Aufgabe des nächsten, 1897 in Washington zusammentretenden Kongresses bezeichnet, diese Frage der endgültigen Lösung entgegenzuführen.

3. Einheit des Portos.

Die Höhe und Verschiedenartigkeit der Taxen, wie sie vor der Begründung des Weltpostvereins bestanden, wurden wesentlich durch den Faktor „Entfernung" bestimmt; das System der Weltposttaxe beruht dagegen auf dem Grundsatz der Abschaffung der Entfernungsstufen, mithin auf derselben Grundlage, auf welcher das einheitliche Porto von 10 Pfennig für den inländischen Verkehr sich aufgebaut hatte. Voraussetzung eines billigen Einheitsportos im Weltpostverkehr ist aber, daß die preissteigernden Wirkungen der großen Entfernungen in Wegfall kommen, d. i. daß der Transit unentgeltlich geleistet wird. Da dieses Ziel in Bern annähernd erreicht war, so setzte der Kongreß ein Normaleinheitsporto für Briefe und zwar auf 25 cts für je 15 g, für Drucksachen u. s. w. auf 7 cts für je 50 g fest, mit der Übergangsbestimmung, daß das in den einzelnen Ländern zunächst einzuführende Einheitsporto sich zwischen 20 und 32 cts für Briefe, zwischen 5 und 11 cts für Drucksachen u. s. w. halten mußte. Außerdem sollte als Ersatz für die Kosten der Seebeförderung bei einer Beförderungsstrecke von mehr als 300 Seemeilen das Porto um die Hälfte erhöht werden dürfen. Für unfrankierte Briefe wurde das doppelte Porto für frankierte Briefe in Aussicht genommen. In den Jahren 1876 und 1877 stellte sich dagegen aus Anlaß des Beitritts verschiedener überseeischer Länder die Notwendigkeit heraus, im Verkehr mit diesen Ländern wegen der hohen Kosten des See- und Landtransits vorübergehend einen zweiten Briefportosatz — in Deutschland 40 Pfennige — einzuführen. Manche andere beim ersten Anlauf unvermeidliche Schwankungen in der Höhe der von fremden Ländern zu erhebenden Zuschlagtaxen u. s. w. traten hinzu; und doch haben die Verhältnisse — unter Hochhaltung des Endprinzips des absoluten Einheitsportos seitens der Kongresse — in der Richtung der Einheit der Taxen sich schrittweise immer weiter entwickelt, so daß das Ziel nunmehr unter den unmittelbaren und mittelbaren Wirkungen der Wiener Beratungen auch in fremden Ländern fast voll erreicht ist.

Bereits der Pariser Kongreß führte den Grundsatz des einheitlichen Portos wesentlich strenger durch, insofern nunmehr der in Bern als Übergangsmaßregel vorbehaltene Spielraum in Fortfall kam, dem zweiten Briefportosatz ein fakultativer Charakter beigelegt und eine thatsächliche Einheitstaxe von 25 cts = 20 Pfennige festgesetzt wurde. Neben dieser Einheitstaxe mußte freilich die bereits früher zugestandene Berechtigung zur Erhebung eines Zuschlagportos aufrechterhalten bleiben, um den überseeischen Ländern, namentlich den Staaten Süd- und Mittelamerikas zu ermöglichen, dem Verein beizutreten, ohne ihre noch wenig entwickelten Staatsfinanzen zu gefährden. Diese Zuschlaggebühr sollte höchstens 25 cts bez. 5 cts betragen für jede Gewichtsstufe einer Sendung, welche der Seetransitgebühr von 15 Francs bez. 1 Franc für 1 kg unterliegt, und 10 cts für jede Gewichtsstufe eines Briefes, welcher einer Seetransitgebühr von 5 Francs für 1 kg unterliegt. Das Zuschlag-

porto von 10 cts wurde jedoch von dem Lissaboner Kongreß wieder beseitigt.

Auf dem Wiener Kongreß erhoben sich gewichtige Stimmen, um auch die nunmehr noch verbliebene einzige Ungleichheit, die Zuschlagtaxe bei einer Seetransitgebühr von 15 Francs bez. 1 Franc für 1 kg zu beseitigen und damit die wünschenswerte absolute Portoeinheit zu verwirklichen. Es zeigte sich indes auch hier, daß die bestehenden Seetransitgebühren dem allgemeinen Wegfall des Zuschlagportos entgegenstehen. Konnte somit der Fortfall der Zuschlaggebühr auch nicht vertragsmäßig festgesetzt und selbst die beantragte allgemeine Ermäßigung der Zuschlaggebühr von 25 auf 10 bez. 15 cts nicht erreicht werden, so haben die stattgehabten Erörterungen doch einen glücklichen Anstoß zur Beseitigung der Zuschlagtaxe überall da gegeben, wo ein dringendes Bedürfnis zur Forterhebung derselben nicht vorliegt; beispielsweise hat der im Weltverkehr wichtigste Staat, Großbritannien, nunmehr die Zuschlaggebühren nach dem gesamten Ausland — ausschließlich Mittelafrika — fallen lassen.

Im weiteren ist zur Stütze des Einheitsgedankens und um zu verhindern, daß ein Land unter gleichen Voraussetzungen Zuschlagtaxen nach dem einen Lande erhebt, nach dem andern aber nicht, also gewissermaßen Differenzialgebühren in Anwendung bringt, festgesetzt worden, daß die Zuschlagtaxen, falls von denselben überhaupt Gebrauch gemacht wird, allen Ländern gegenüber erhoben werden, auf welche die vertragsmäßigen Voraussetzungen der Zuschlaggebühr zutreffen.

In der Axe fortschreitender Einheit bewegt sich ferner die in Wien angebahnte Änderung, daß die Einschreibgebühr, welche bisher nach Artikel 6 des revidierten Pariser Vertrags verschieden, nämlich für die europäischen Staaten auf 25 cts, für die andern Länder auf 50 cts festgesetzt war, später einheitlich mit 25 cts zu berechnen ist. Der gleiche Charakter ist schließlich auch dem Beschluß beizumessen, wonach die bisher zulässige Mindestgebühr von 50 cts für eine Postanweisung beseitigt und die Gebühr einheitlich auf 25 cts für 25 Francs festgesetzt wird.

Zur Kennzeichnung der großen Erfolge, welche nunmehr erreicht sind, mag nur darauf hingewiesen werden, wie an Stelle des jetzigen Einheitsportos vor Begründung des Vereins für Briefe nach den nunmehr zum Verein gehörigen Ländern in Deutschland 65 verschiedene Portosätze für frankierte und 28 verschiedene Portosätze für unfrankierte Briefe bestanden, während die Anzahl der Portosätze, welche in sämtlichen Vereinsländern für den gegenseitigen Briefaustausch in Geltung waren, mehr als 1500 betrug.

4. Wegfall der Portoteilung.

Die Frage der Portoteilung — ehedem eine unversiegliche Quelle vertragserschwerender Gegensätze unter den Postverwaltungen — hat bekanntlich im Weltpostverein hinsichtlich der Briefpostgegenstände in der einfachsten Weise durch das Verfahren der gegenseitigen Aus-

gleichung ihre Lösung gefunden. Dasselbe beruht auf dem Erfahrungssatze, daß im gegenseitigen Verkehr zweier Länder die Zahl der Briefe, welche hin- und herwärts gewechselt werden, ungefähr dieselbe und das Verhältnis von Frankierung und Nichtfrankierung mit seltenen und überdies vorübergehenden Ausnahmen ein gegenseitig im ganzen gleichmäßiges ist. Unter dem Einfluß dieser Wechselbeziehungen tritt mithin die wirksamste halbscheidliche Portoteilung eben dadurch ein, daß jede Verwaltung das Porto, welches sie erhebt, ungeteilt für sich behält. Mit diesem Verfahren, welches jede Portoabrechnung überflüssig macht, den Betrieb erleichtert und die Schnelligkeit der Versendung fördert, hängt die Frage, ob es unter solchen Verhältnissen zweckmäßig sei, den allgemeinen Frankozwang einzuführen, eng zusammen. Diese Frage ist für diejenigen Staaten von besonderer Wichtigkeit, welche ausnahmsweise einen erheblichen Überschuß der abgesandten unfrankierten Briefe über die eingehenden gleichartigen Briefe zu verzeichnen haben. Beispielsweise sind nach der Statistik für 1889 in Italien und Schweden je 600000 unfrankierte Briefe mehr abgesandt worden als eingegangen. Die Angelegenheit hat auch in Wien zu gelegentlichen Erörterungen Anlaß gegeben, vorwiegend unter dem Gesichtspunkt, ob der Frankozwang ein notwendiges und empfehlenswertes Mittel sei, die vereinzelt und vorübergehend eintretenden Ungleichheiten in der Portoteilung zu beseitigen, und ob derselbe in seinen Folgewirkungen geeignet sei, das korrespondierende Publikum zu belästigen.

Gegenwärtig herrscht Frankozwang für Einschreibebriefe, Postanweisungen, Postaufträge, Postpakete, Wertbriefe und Postkarten; teilweiser Frankierungszwang für Drucksachen und Warenproben (ganz unfrankierte Sendungen dieser Art werden nicht abgesandt); Briefe genießen Frankierungsfreiheit. Hierin in der Richtung des Frankierungszwanges weiter zu gehen, lag nach der Ansicht des Kongresses ein zwingender Anlaß nicht vor. Es ist allerdings unter dem Einfluß des immer steigenden Massenverkehrs zur Vereinfachung des Betriebs sowie auch zur wirksamen Regelung des Portobezugs wünschenswert, daß die Frankierung allgemeinere und schließlich einheitliche Anwendung finde. Dieses Ziel, welches sich mit den praktischen Wirkungen des Frankozwanges deckt, wird indes auch ohne die ausgesprochene Verpflichtung zur Frankierung erreicht und zwar teils durch die zunehmende Gewöhnung des Publikums an die Frankovorausbezahlung teils durch die unangenehmen Wirkungen der Verdoppelung des Portobetrags im Nichtfrankierungsfalle. Ein ausgesprochener Zwang in der angegebenen Beziehung würde zweifelsohne vom Publikum unangenehm empfunden werden, auch in einzelnen Fällen wirkliche Unbequemlichkeiten für das Publikum mit sich bringen. Sowenig es sich aber empfiehlt, den für das Publikum lästigen Frankozwang für Briefe einzuführen, ebensowenig Anlaß liegt auf der andern Seite vor, den schon bestehenden Frankierungszwang zu beschränken und die seit Jahren fortschreitende Bewegung

in der Richtung der Frankierung der Postsendungen durch entgegenwirkende Maßregeln zu hemmen.

5. Garantie.

Nach den bisherigen Bestimmungen des Weltpostvertrags und der Nebenabkommen leisten die Postverwaltungen Garantie

1. für den Verlust von Einschreibsendungen. Z. F. wird dem Absender oder auf dessen Verlangen dem Empfänger ein Betrag von 50 Francs gezahlt. Für Beraubung von Einschreibsendungen wird nicht gehaftet.

Jedoch ist in einigen außereuropäischen Ländern durch die innere Gesetzgebung die Gewährleistung für Einschreibsendungen ausgeschlossen[1]. Diese Staaten brauchen im Weltverkehr bis zur Änderung ihrer Gesetzgebung keinen Ersatz für Einschreibsendungen zu leisten. Bis dahin sind auch die anderen Vereinsstaaten im Verkehr mit jenen Ländern nicht verpflichtet, eine Ersatzleistung zu gewähren;

2. für den Verlust oder die Beraubung von Wertsendungen. Im Fall eines teilweisen Verlustes oder einer teilweisen Beraubung wird nur der Betrag des thatsächlichen Verlustes ersetzt. Jede betrügerische Angabe eines höheren als des wirklichen Wertes hat zur Folge, daß der Absender das Recht auf Schadenersatz verliert;

3. für die Postanweisungsbeträge bis zu deren Auszahlung an den Empfänger;

4. für den Verlust, die Beraubung oder die Beschädigung von Postpaketen. Der Schadenersatz soll dem wirklichen Betrag des Verlustes oder der Beschädigung entsprechen, aber bei Paketen ohne Wertangabe bis 5 kg die Summe von 25 Francs, bei Paketen bis 3 kg in Ländern, welche nur solche Pakete zulassen, die Summe von 15 Francs und bei Paketen mit Wertangabe diesen Wertbetrag nicht übersteigen;

5. für Postauftragsbriefe wie für Einschreibbriefe, und zwar auch im Verkehr mit den unter 1 benannten Ländern. Für Verzögerungen in der Beförderung von Postaufträgen wird keine Gewähr übernommen.

In allen Fällen, ausgenommen den Verlust von Postanweisungen, bleibt jeder Ersatzanspruch ausgeschlossen, wenn der Verlust durch höhere Gewalt eingetreten ist.

Jeder Ersatzanspruch hört auf, sobald der Empfangsberechtigte Quittung erteilt und die Sendung in Empfang genommen hat.

Zu diesen Bestimmungen sind innerhalb des Kongresses verschiedene Abänderungsvorschläge eingebracht worden.

a. Grundsätzlich am wichtigsten war der Vorschlag, auch im Fall der vis major die Ersatzpflicht zu übernehmen.

Ohne Zweifel hat das Publikum bei der durch die größeren Entfernungen und durch die vielfache Seebeförderung im Weltverkehr gesteigerten Gefahr ein erhöhtes Interesse daran, gegen die während

[1] Zur Zeit sind dies die Vereinigten Staaten von Amerika, die Argentinische Republik, Brasilien, Canada, Ecuador, Guatemala, Mexiko, Paraguay, Peru.

der Postbeförderung eintretenden Verluste und Schäden in möglichst hohem Maße gesichert zu sein. Sollte der Weltpostverein dieses Interesse durch die Übernahme der Haftpflicht für vis major zu befriedigen suchen, so würde derselbe allerdings über die Rechtsgrundsätze, welche in Bezug auf den sonstigen Versendungsverkehr maßgebend sind, hinausgehen. Denn nach den allgemeinen civilrechtlichen Grundsätzen haftet ein Kontrahent für die Erfüllung der von ihm vertragsmäßig übernommenen Verbindlichkeiten nur insofern, als ihm eine Verschuldung zur Last fällt, während im handelsrechtlichen Verkehr der Frachtführer außerdem nur noch für Zufall haftet, soweit dieser Zufall sich nicht als höhere Gewalt charakterisiert[1].

Indes hat auch die deutsche Postverwaltung im innern Verkehr die Haftpflicht für vis major übernommen, falls der Schaden nicht durch die unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses entstanden ist[2]; und der Weltpostverein, der im Geiste seiner Zeit mit der größeren Verkehrserleichterung auch die relativ größte Sicherheit bieten soll, würde sich zweifelsohne ein dem Umfang und der Wichtigkeit seiner Aufgaben gleichwertiges Ziel stecken, wenn er auch in Bezug auf die Haftpflicht das Grenzgebiet der höchsten gesetzlichen Verpflichtung, die „force majeure", mit umfassen würde. Dazu kommt, daß auch die Versicherungsgesellschaften die Verbindlichkeit für die durch höhere Gewalt verursachten Schäden übernehmen. Schließlich darf auch noch darauf hingewiesen werden, daß bei dem Auseinandergehen der juristischen Anschauungen über die begrifflichen Merkmale der vis major[3] sich in praktischen Fällen zweifellos Schwierigkeiten für die Entscheidung der Ersatzfrage ergeben, und daß diese Entscheidungen sogar verschieden ausfallen müssen, je nachdem die Verwaltung des Aufgabegebiets sich auf den Standpunkt des einen oder des andern der juristisch bestrittenen Begriffe stellt. Diese Folgen der gegenwärtigen Bestimmungen des Weltpostvereins würden durch die Übernahme der Haftpflicht für vis major glücklich umgangen werden.

Gleichwohl mußte die Entscheidung des Kongresses für jetzt anders fallen, weil er sich in diesem Punkt einer so großen Verschiedenheit der inneren Gesetzgebung gegenübergestellt sah, daß eine einheitliche Anwendung der erweiterten Haftpflicht gegenwärtig noch nicht zu erwarten gewesen wäre. Wenn aber auch der Antrag insoweit abgelehnt worden ist, als derselbe eine allgemeine Verpflichtung nach sich ziehen sollte, so bleibt es den einzelnen Staaten doch selbstverständlich überlassen, nach Maßgabe ihrer inneren Gesetzgebung die

---

[1] Vgl. auch Dambach, Erläuterungen zum Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs. S. 30 und 38.

[2] § 6 des Gesetzes über das Postwesen des deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871.

[3] Vgl. Dambach a. a. O. S. 61 ff. und S. 38; und Meili, Haftpflicht der Post S. 48 und 49; Meili spricht daselbst von „dem bekannten großen Streit um die vis major und dem Kampf nach ihren Erkennungszeichen".

Haftpflicht für vis major auch im Weltverkehr zu übernehmen. Im übrigen würden neben der materiellen Schwierigkeit der Frage auch wohl Zweckmäßigkeitsgründe dagegen gesprochen haben, die Ersatzpflicht sachlich zu erweitern, solange eine Anzahl Staaten die Ersatzpflicht für Einschreibsendungen überhaupt noch nicht anerkannt hat.

b. Auf diesen Punkt zielte denn auch der zweite Vorschlag ab, welcher bezweckte, die allgemeine Anerkennung der Gewährleistung für Einschreibbriefe seitens sämtlicher vertragschließender Teile herbeizuführen.

Dem seiner Zeit in den Berner Vertrag übergegangenen Vorbehalt, daß von einigen außereuropäischen Ländern die Ersatzpflicht für Einschreibbriefe noch nicht übernommen werde, konnte angesichts der Wichtigkeit der einheitlichen Regelung der Garantiefrage nur der Charakter einer Übergangsbestimmung beiwohnen. Mit Rücksicht hierauf schien es sowohl im Interesse des Publikums als behufs Verallgemeinerung der Verbindlichkeit des Prinzips nunmehr an der Zeit, diese Sonderverhältnisse zu beseitigen. Einige der beteiligten Postverwaltungen haben denn auch in Aussicht gestellt, auf eine Änderung ihrer Gesetzgebung hinzuwirken. Um indes einerseits dem Vorbehalt den Charakter einer vorübergehenden Ausnahme von neuem aufzuprägen und um andererseits den Ländern eine sichtbare Anregung zu geben, ihre Gesetzgebung in diesem wichtigen Punkt mit den Grundsätzen des internationalen Vertrags in Übereinstimmung zu bringen, sind die betreffenden einschränkenden Bestimmungen aus dem Vertrag entfernt und in das Schlußprotokoll aufgenommen worden. Auf dem nächsten Kongreß werden dieselben hoffentlich ganz beseitigt werden können.

c. Nach der Bestimmung in § 6 des revidierten Pariser Weltpostvertrags sollte jeder Ersatzanspruch ausgeschlossen bleiben, sobald der Empfangsberechtigte Quittung erteilt und die Sendung übernommen haben werde. In dieser Bestimmung lag indes hinsichtlich der postlagernden Einschreib- und Wertsendungen eine Härte für die Postverwaltungen, weil letztere bei den meisten postlagernden Sendungen nicht in der Lage sind, die Identität des „Empfangsberechtigten" mit zweifelloser Bestimmtheit festzustellen, vielmehr nur die Übereinstimmung der Ausweispapiere mit den Angaben der Brief- ꝛc. Aufschrift zu prüfen vermögen. Infolgedessen ist die obige Bestimmung hinsichtlich der postlagernden Sendungen dahin abgeändert worden: „Jeder Ersatzanspruch für postlagernde Sendungen ist ausgeschlossen, sobald die Sendung an eine Person ausgehändigt ist, welche sich darüber ausgewiesen hat, daß ihr Name und ihre Eigenschaft mit der Adresse übereinstimmen." Hierdurch werden die Postverwaltungen gegenüber den bisherigen Grundsätzen mit Recht etwas günstiger gestellt; denn es liegt im eigensten Interesse des Publikums, die Verantwortlichkeit der Postverwaltungen in diesen Fällen nicht über die der Eigenart der Verhältnisse entsprechende Grenze auszudehnen, damit die Verwaltungen nicht genötigt werden, zu ihrer

Sicherheit andere Vorsichtsmaßregeln zu treffen, welche das Publikum belästigen und die Leichtigkeit der Postbenutzung beeinträchtigen.

Im übrigen gaben die Bestimmungen, betreffend die Garantie für Wertbriefe, auch Anlaß zu einer Erörterung über die Frage der Deklarationspflicht. Das Pariser Übereinkommen, betreffend den Austausch von Wertbriefen, verbot im § 8 jede betrügerische, über den wirklich eingelegten Betrag hinausgehende Wertangabe, enthielt indes keine Bestimmung darüber, mit welchen rechtlichen Folgen eine derartige betrügerische Wertangabe verbunden sein sollte. Behufs Klarstellung dieses Punktes war in Lissabon zusätzlich beschlossen worden, daß die betrügerische Wertangabe für den Absender den Verlust eines jeden Anspruchs auf Schadloshaltung nach sich ziehen solle, unbeschadet der gerichtlichen Bestrafung nach den Gesetzen des Aufgabelandes. Diese Vorschrift entspricht der gleichartigen Bestimmung im § 8 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871. Dagegen wurde die im Anschluß an diese Vorgänge in Wien angeregte Frage, ob eine ähnliche Bestimmung auch wegen zu niedriger Wertangabe zu treffen, also eine Deklarationspflicht auf den vollen Wertinhalt festzustellen sei, mit Recht verneint. Die zu niedrige Wertdeklaration kann sich weder im Sinne des Beförderungsvertrags noch selbst im Sinne des Versicherungsvertrags, falls letzterer — was in der juristischen Litteratur vielfach bestritten wird [1] — überhaupt besteht, als eine betrügerische erweisen, weil das Charakteristikum des Betrugs in Bezug auf den Wertinhalt fehlt und der Absender für den nicht angegebenen Teil des Wertinhalts sein eigener Versicherer ist. Ebensowenig kann es sich um eine betrügerische Hinterziehung von Versicherungs- bezw. Portogebühren handeln, weil ein Postzwang für Wertbeförderungen nicht besteht.

Wie in der vorstehenden, so hat sich der Kongreß auch der weiter angeregten Frage gegenüber, ob die Ersatzbeträge für Einschreibbriefe sowie für eingeschriebene Postkarten, Drucksachen und Warenproben unter sich abzustufen seien, ablehnend verhalten.

Der Wiener Kongreß zeigte auch in diesen Fragen, daß im Weltpostverein nur der Geist des Fortschritts seinen Einfluß übt, und daß Erwägungen, welche diesem Geist zuwiderlaufen, in ihm keine Stätte finden.

6. Organisation, Verwaltung, Abrechnung.

Die Organisation und Verwaltung des Vereins, die Stellung der einzelnen Staaten und Staatengruppen zur Gesamtheit, das Stimmverhältnis der Mitglieder, die Integrität der innern Gesetzgebung jedes Landes, der Fortbestand der Vertragsfreiheit der einzelnen Staaten unter sich, das Abrechnungswesen, insbesondere die Berechnung der Vergütungen für Transitleistungen, die Unterhaltung und die Aufgaben einer Centralstelle (des Internationalen Bureaus

---

[1] Dambach, Erläuterungen zum Postgesetz S. 50, 51; Meili, Haftpflicht der Postanstalten S. 76 ff.

in Bern), die Bildung von Schiedsgerichten zur Austragung von Meinungsverschiedenheiten: sie alle beruhen im großen und ganzen noch auf den bewährten Grundlagen des Berner bezw. Pariser Vertrags. Die statistischen Nachweisungen des Transitverkehrs werden jedoch nicht mehr, wie in Bern vereinbart war, alle zwei Jahre während eines Monats, sondern nach den Beschlüssen des Lissaboner Kongresses im Interesse der Vereinfachung des Betriebs alle drei Jahre während eines Zeitraumes von 28 Tagen aufgestellt. Ferner ist die Wirksamkeit des Schiedsgerichts inzwischen nicht auf Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung der Verträge beschränkt geblieben, wie ursprünglich festgesetzt war, sondern auch auf Entscheidungen über die Ersatzverbindlichkeit für Postsendungen ausgedehnt worden. Auch haben die Aufgaben des Internationalen Bureaus durch die Zuweisung der Abrechnungsvermittelung zwischen den einzelnen Staaten, wie sie auf dem Wiener Kongreß beschlossen worden ist, eine wesentliche Erweiterung erfahren.

Das durch die Wiener Beschlüsse auf eine andere Grundlage gestellte Abrechnungsverfahren wickelt sich gegenwärtig in der Weise ab, daß monatlich oder vierteljährlich wechselseitige Hauptrechnungen über Schuld und Forderung hergestellt und die Restschuld bezw. Restforderung gegenüber jeder einzelnen Verwaltung durch Wechsel oder Barsendung beglichen werden. Dieses Verfahren ist, da es von jeder einzelnen Verwaltung jeder andern gegenüber zur Anwendung kommt, umständlich und lästig und legt außerdem den beteiligten Verwaltungen beträchtliche Kosten für den Ankauf und die Veräußerung der erforderlichen Wechsel auf. Zur Verminderung dieser Nachteile und behufs Erleichterung des Abrechnungswesens und Vereinfachung des Barausgleichs hatte die deutsche Reichspostverwaltung einen Entwurf zur Einführung des Clearing-Verfahrens vorgelegt, wonach die Prüfung der Abrechnungsergebnisse und die Feststellung der Art des Ausgleichs derselben durch eine Centralabrechnungsstelle vermittelt werden sollte. Dieser Entwurf hat die Genehmigung des Kongresses gefunden und ist in die Ausführungsübereinkunft zum Hauptvertrage aufgenommen worden. Die Grundlagen des neuen Verfahrens sind folgende:

a. die von einer Verwaltung einer andern Verwaltung zuzusendenden Einzelabrechnungen werden von der empfangenden Verwaltung mit einem Anerkenntnis versehen;
b. jede Verwaltung übersendet dem Internationalen Bureau unter Beifügung der fremden Anerkenntnisse eine Nachweisung, in welcher ihre Guthaben gegenüber jeder der beteiligten Verwaltungen verzeichnet sind;
c. das Internationale Bureau prüft und stellt fest
   1. die Gesamtschuld und Gesamtforderung jeder Verwaltung;
   2 die aus dem Unterschied zwischen diesen Beträgen berechnete Summe an Schuld oder Forderung für jede Verwaltung;
   3. diejenigen Beträge, welche von einem Teil der Vereinsmitglieder an eine Verwaltung zu zahlen sind oder welche diese letztere an einen andern Teil zu entrichten hat.

Jede Verwaltung soll demnächst zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten nur wenige Einzelzahlungen zu machen haben; an wen die Zahlungen erfolgen sollen, giebt das Internationale Bureau an. Die Vorteile des neuen Verfahrens sind nicht zu unterschätzen. Beispielsweise müssen gegenwärtig von elf Verwaltungen, welche am Postanweisungsdienst teilnehmen, allein für diesen Dienstzweig 110 Einzel- und 55 Hauptabrechnungen aufgestellt werden; der Zahlungsausgleich erfordert den Ankauf, die Übersendung und die Veräußerung von 55 Wechseln. Bei dem neuen Verfahren fallen die 55 Hauptabrechnungen fort; statt 55 werden nur etwa zehn Wechsel erforderlich, welche überdies noch zur Abwickelung der Schuld aus anderen Dienstzweigen oder zur Begleichung sonstiger Zahlungen benutzt werden können.

VII. Fortschreitende Rückwirkung der Weltpostvereinsbestimmungen auf die innere Gesetzgebung der Einzelländer und auf die Ausgestaltung des internationalen Postrechts.

Nach Artikel 15 des Wiener Weltpostvertrags berührt derselbe in keiner Weise die innere Postgesetzgebung jedes Landes in allem, was durch die in diesem Vertrage enthaltenen Bestimmungen nicht vorgesehen ist. Im übrigen aber üben die Bestimmungen des Weltpostvertrags teils durch die unmittelbare Wirkung ihrer Annahme seitens der Vertragsstaaten, teils durch die unter dem Einfluß der Vertragsbestimmungen gemachten Erfahrungen auf die — vertragsrechtlich autonom gebliebene — innere Gesetzgebung und Verwaltung der einzelnen Länder eine erfreuliche Rückwirkung aus im Sinne des Ausgleichs bestehender Verschiedenheiten und der Anerkennung und Aufnahme des Vollkommenen, wo es sich findet.

Darüber hinaus erweisen sich diejenigen Bestimmungen, welche Rechtsfragen berühren, von besonders großer Tragweite, indem sie nicht nur auf die innere Gesetzgebung teils befruchtend, teils ausgleichend einwirken, sondern auch die Grundlagen eines internationalen Postrechts verbreitern und weiterentwickeln. In dieser Beziehung sind seit den ersten Vertragsfestsetzungen in Bern wichtige Fortschritte gemacht worden, und auch der Wiener Kongreß hat auf dieser Bahn neue Früchte gezeitigt.

Der Weltpostverein hat für seinen Bereich die Rechtsfrage geordnet

1. betreffend die Gewährleistung, und zwar deren Voraussetzung und Höhe und deren Inanspruchnahme seitens des Absenders;
2. betreffend das Eigentumsrecht an der Postsendung während der Beförderung;
3. betreffend die Ausübung des Postregals auf Postschiffen, und zwar a. auf hoher See, b. in den Anlaufhäfen.

Die beiden erstgenannten Materien haben auf dem Wiener Kongreß eine allgemeinere und strengere Durchführung gefunden, während

die letzte einer ersten Regelung unterzogen worden ist. Der Gang dieser Fragen kann im knappen Rahmen dieser Abhandlung selbstverständlich nur skizziert werden und auch nur nach der Richtung hin, wie die nunmehr aufgestellten Rechtsanschauungen, aus dem Widerstreit entgegengesetzter, auf der Verschiedenheit der Landesgesetzgebung und der juristischen Litteratur beruhender Meinungen hervorgegangen, zu den Anfängen eines Weltpostrechts sich durchgearbeitet haben.

Zu 1. Der Übernahme der Haftpflicht für Einschreibsendungen stand ursprünglich die Landesgesetzgebung in folgenden Ländern entgegen: Großbritannien, Vereinigte Staaten von Amerika, Argentinische Republik, Bermudas-Inseln, Brasilien, Canada, Ecuador, Guatemala, Honduras, Jamaica, Mexico, Paraguay, Peru, Salvador, San Domingo, Straits Settlements, Uruguay, Venezuela. Inzwischen haben die Staaten, deren Namen gesperrt gedruckt sind, ihre Gesetzgebung den bezüglichen Bestimmungen des Weltpostvertrags angepaßt, während die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika auf dem Wiener Kongreß in Aussicht gestellt hat, ihren gesetzgebenden Faktoren nunmehr ebenfalls Vorschläge zur Übernahme der Haftpflicht für Einschreibbriefe zu unterbreiten. Es ist hiermit auf dem Wege zur allgemeinen Anerkennung des Prinzips und zur einheitlichen Gestaltung der Landesgesetzgebung auf diesem Gebiete, namentlich in den größten und für den Verkehr wichtigen Staaten, bereits ein erheblicher Schritt vorwärts gemacht.

Ebenso hat der Grundsatz, daß in erster Linie dem Absender und nicht dem Empfänger der Ersatzanspruch zustehe — obwohl die Gesetzgebung der einzelnen Länder mehrfach ausspricht, daß auch der Empfänger ein selbständiges Recht auf Ersatz gegen die Postverwaltung habe[1] —, doch im Weltpostvertrag und in den betreffenden Nebenabkommen dahin einheitlichen Ausdruck gefunden, daß lediglich der Absender und nur auf dessen Verlangen der Empfänger den Ersatzanspruch geltend machen kann.

Zu 2. In Fortbildung des Grundsatzes, daß eine Postsendung bis zur Aushändigung an den Empfänger dem Absender gehöre, ist ferner auf dem Wiener Kongreß die bereits im Hauptvertrag ausgesprochene Bestimmung, wonach der Absender einer Briefsendung dieselbe zurücknehmen oder deren Aufschrift abändern lassen kann, solange die Sendung dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist, in alle Nebenabkommen, auch in diejenigen, betreffend die Wertsendungen, übergegangen. Bis zum Jahre 1885 hatte diese Frage wegen der Verschiedenartigkeit der in den einzelnen Ländern hierüber bestehenden gesetzlichen Vorschriften für den Vereinsverkehr nicht gleichmäßig geregelt werden können; sie war deshalb der besonderen Verständigung der einzelnen Vereinsverwaltungen überlassen. Während demnächst

[1] Vgl. Dambach, Erläuterungen zum Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs, S. 31 und Meili, Haftpflicht der Postanstalten, Leipzig 1877.

auf dem Weltpostkongreß in Lissabon die Ordnung der Angelegenheit in dem oben angegebenen Sinne, d. i. auf den Grundlagen, wie sie im innern deutschen Postverkehr bestehen, erst begonnen werden konnte, ist dieselbe in Wien ihrer einheitlichen Erledigung auf dem oben angegebenen Wege einen weiteren erheblichen Schritt näher gerückt. Von der Gesamtheit der Länder, deren Gesetzgebung der einheitlichen Aufstellung des bezeichneten Rechtssatzes ursprünglich entgegenstand, haben sich bereits Argentinien, Brasilien, die dänischen Kolonieen, die niederländischen Kolonieen, Paraguay, Persien, Peru, die portugiesischen Kolonieen und Uruguay zu dem Grundsatz des Weltpostvereins bekannt; in ihrem Gegensatz verharren zur Zeit noch: Bolivien, Canada, Columbien, Großbritannien, die britischen Kolonieen, Haiti, Hawai, Honduras, Britisch-Indien, Japan, Mexico, Nicaragua, San Domingo, die spanischen Kolonieen und Venezuela[1]. Hat daher auf dem Wiener Kongreß auch der Vorbehalt in Artikel 9 des Hauptvertrags: „Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels sind für diejenigen Länder nicht verbindlich, deren Gesetzgebung dem Absender nicht gestattet, über eine Sendung während der Beförderung derselben zu verfügen", noch aufrecht erhalten werden müssen, so ist doch nach den bisherigen Erfahrungen anzunehmen, daß auch diese Ausnahme unter dem unwiderstehlichen Einfluß des beherrschenden Prinzips verschwinden werde.

Zu 3. Ausübung des Postregals auf Postschiffen, a. auf offener See, b. in den Anlaufhäfen. Bei der aufstrebenden Entwickelung des Postbeförderungswesens mittels der überseeischen Postdampferlinien, bei der Wichtigkeit der Anschlüsse im Weltverkehr für die Korrespondenten und Verfrachter hat sich im Laufe der Zeit die unmittelbare Auflieferung von Briefsendungen an Bord der Dampfer auch da, wo „Seeposten" nicht bestehen, sowohl von seiten der Schiffsreisenden, als seitens solcher Verfrachter in den Abfahrt- und Anlaufhäfen, welche erst gleichzeitig mit der Warenverladung ihre Konnossemente absenden, erheblich gesteigert. Der jährliche Erlös an Postwertzeichen auf den Dampfern der oceanischen Seelinien beläuft sich auf ganz erhebliche Beträge. Unter diesen Umständen wurde es notwendig, einheitlich zu regeln, mit welchen Wertzeichen die aufgegebenen Briefe auf den Postdampfern, sei es auf hoher See oder in den Anlaufhäfen, zu frankieren sind. Die deutsche Reichspostverwaltung hat sich schon bisher, vor der vertragsmäßigen Klarstellung der Sache, auf den Standpunkt gestellt, daß in allen denjenigen Häfen bezw. in den Küstengewässern aller derjenigen Gebiete, in welchen sich ein geordnetes Landespostwesen befindet, die Verwaltung des betreffenden Landes, auf offener See dagegen die Verwaltung desjenigen Landes, welchem das Schiff gehöre bezw. dessen Flagge das Schiff führe, die Einnahme zu beziehen habe. Es beruht dies auf der völkerrechtlichen Anschauung, daß einerseits das Schiff auf offener See als ein Gebietsteil des Heimatslandes anzusehen ist, auf der andern Seite aber

---

[1] Briefposttarife von 1882, 1886 und 1889; auch im Buchhandel zu beziehen.

jedes Land in seinen zugehörigen Häfen, Rheden und Küstengewässern bis auf eine durchschnittliche Entfernung von drei englischen Meilen Hoheitsrechte auszuüben hat[1]. Entsprechend dieser Auffassung und entgegen andern Ansichten, wonach die Einnahme ohne Unterschied dem Lande gehören solle, dessen Flagge das Schiff führe, hat der Wiener Kongreß im § 11 des Hauptvertrags, welcher festsetzt, daß jeder Brief nur mittels der Postwertzeichen des Aufgabegebiets frankiert werden kann, die Frage hinsichtlich der Schiffsbriefe, wie folgt, geregelt: „Die auf offener See mittels Schiffsbriefkastens oder durch Übergabe an den Schiffsführer aufgelieferten Briefe sind nach dem Tarif und mit den Postwertzeichen desjenigen Landes zu frankieren, welchem das Schiff gehört oder dessen Flagge es führt. Wenn dagegen die Auflieferung an Bord in einem Hafen erfolgt, so können die bezüglichen Briefe nur nach dem Tarif und mit den Postwertzeichen desjenigen Landes gültig frankiert werden, in dessen Gewässern sich das Schiff befindet.“ Hiermit ist ein wichtiger Rechtsgrundsatz hinsichtlich der Ausübung des Postregals auf Postschiffen in fremden Gewässern ausgesprochen, ein Rechtsgrundsatz, durch welchen zugleich die Landespostverwaltungen gegen unbefugte Eingriffe der ihre Häfen anlaufenden Postschiffe in das Landespostmonopol geschützt werden.

Bezüglich der Kriegsschiffe ist dagegen festgesetzt worden, daß die von Offizieren und Mannschaften auf Kriegsschiffen aufgelieferten Briefsendungen, welche in geschlossenen Posten von dem Befehlshaber nach Postanstalten des Heimatlandes abgesandt werden, mit Postwertzeichen dieses Landes zu frankieren sind. Diese Bestimmung beruht auf der allgemeinen völkerrechtlichen Ausnahmestellung, welche die Kriegsschiffe in fremden Häfen einnehmen.

In diesen unter 1 bis 3 kurz zusammengefaßten Normen, wie wir sie emporwachsen und zu einheitlicher Anwendung sich ausgestalten sehen, sind Bausteine eines Weltpostrechts enthalten; und wenn es auch vorläufig noch ein Zukunftsbild bleiben wird, was Meili in seiner Schrift über das Recht der Weltverkehrsanstalten[2] im Auge hat und was er in seinem Werke „Die Haftpflicht der Postanstalten“[3] als wünschenswerten Schlußstein der Entwickelung bezeichnet: „Die Schöpfung eines für alle Staaten der Postunion direkt gültigen Gesetzes über das Postrecht, also die Ausarbeitung eines universalen code postal“, so ist doch der selbstthätige Entwickelungsgang zu einem ähnlichen Ziel in der natürlichen Fortbildung der Weltpostvertragsgrundsätze vorhanden und der organisch wirkende Faktor zur Schaffung einheitlicher Grundlagen in den regelmäßig wiederkehrenden Kongressen gegeben.

Anders liegen die Verhältnisse hinsichtlich der im Interesse des Weltpostdienstes erforderlich werdenden gesetzlichen Strafbestimmungen.

---

[1] Als Ausfluß der völkerrechtlichen Theorie: terrae dominium finitur ubi finitur armorum vis. Vgl. auch die Bemerkungen bei v. Martens, Völkerrecht §§ 89 und 99.

[2] Leipzig 1889, „die internationalen Unionen“.

[3] Meili a. a. O. S. 121.

Der Weltpostvertrag kann sich zunächst nur darauf beschränken, das Verbot ꝛc. festzustellen; zur thatsächlichen Bestrafung der Zuwiderhandlung muß die Landesgesetzgebung eingreifen. Auch in dieser Beziehung hat der Wiener Kongreß nunmehr in praktischer Weise Bahn gebrochen, indem er den Postverwaltungen vertragsmäßig die Verpflichtung auferlegte, für gewisse, das Interesse des Vereins schädigende Mißbräuche und Strafthaten die Fürsorge der Landesstrafgesetzgebung wachzurufen.

Bereits auf dem Pariser Postkongreß war im Anschluß an den Grundsatz, wonach die Frankierung nur mittels der im Ursprungslande gültigen Postwertzeichen erfolgen kann, folgender Antrag auf Bestrafung des Gebrauchs gefälschter ꝛc. Wertzeichen eingebracht worden:

„Die wissentliche Verwendung einer nachgemachten oder bereits gebrauchten Freimarke wird nach den Gesetzen desjenigen Landes, in welchem die That geschehen ist, verfolgt und bestraft." Jedoch führte die überwiegende Meinung, daß Bestimmungen dieser Art und Fassung der Landesgesetzgebung zu überlassen seien, zur Ablehnung des Antrags. Soweit daher die Strafgesetze der einzelnen Länder Bestimmungen gegen die widerrechtliche Verwendung ungültiger und die betrügerische Herstellung fremder Wertzeichen nicht enthielten — und dies traf bei den meisten Staaten zu —, war der Verein in wichtigen Interessen ohne Rechtsschutz. Infolgedessen wurde auf dem Lissaboner Kongreß eine Resolution in dem Sinne gefaßt, daß jede Verwaltung darauf hinwirke, durch ihre Landesgesetzgebung diesen Rechtsschutz zu sichern. Es dürfte interessieren, daß dieser Einwirkung bereits eine Reihe von Staaten Folge gegeben hat: in erster Linie Deutschland.

In Deutschland konnte bis dahin die Wiederverwendung bereits entwerteter ꝛc. Wertzeichen nur nach dem Postgesetz vom 28. Oktober 1871 mit der Defraudationsstrafe geahndet werden, selbst wenn die Wiederverwendung wissentlich und mit Entfernung des Entwertungszeichens geschehen war, da das Postgesetz bezüglich der härteren Strafe bei etwa hinzutretender Vertilgung des Entwertungszeichens zwar auf die allgemeinen Strafgesetze verwies, diese aber eine bezügliche Bestimmung bis dahin nicht enthielten. Letztere wurde erst durch das Gesetz betreffend die Abänderung von Bestimmungen des Strafgesetzbuchs vom 13. Mai 1891 geschaffen[1]. Ebenso haben

---

[1] Nr. 15 des Reichsgesetzblattes für 1891, ausgegeben Berlin 22. Mai. Die bezügliche Vervollständigung lautet:

Artikel I: Der § 276 des Strafgesetzbuchs erhält folgenden zweiten Absatz: Gleiche Strafe (Geldstrafe bis 600 Mk., Anmerkung des Verfassers) trifft denjenigen, welcher wissentlich schon einmal verwendete Post- und Telegraphenwertzeichen nach gänzlicher oder teilweiser Entfernung des Entwertungszeichens zur Frankierung benutzt. Neben dieser Strafe ist die etwa wegen Entziehung der Post- und Telegraphengebühren begründete Strafe verwirkt.

Artikel IV. Die Nr. 4 des § 360 des Strafgesetzbuchs erhält folgende veränderte Fassung: 4. Wer ohne schriftlichen Auftrag einer Behörde Stempel, Siegel, Stiche, Platten oder andere Formen, welche zur Anfertigung von Metall-

andere Staaten in gleicher Richtung ihre Gesetzgebung vervollständigt, wie Großbritannien (Sektion 7 des Post Office Protection act von 1884), Frankreich (Ges. vom 11. Juli 1885), Belgien (Ges. vom 4. Juni 1889), Bulgarien (Bulg. Strafgesetzbuch), Dänemark (Ges. von 1889), Ägypten (Khedivialdekret vom 19. Februar 1889), die Vereinigten Staaten von Amerika (Nr. 1227 und 1228 Titel IX der Postal Laws und Regulations)[1].

Indes ist die überwiegende Anzahl Länder mit bezüglichen Strafbestimmungen noch im Rückstande und diese Thatsache hat bis jetzt ein Hindernis gebildet, gegen Betrügereien allgemein vorzugehen. Um nunmehr den Verein gegen die großen Gefahren zu sichern, welche in der Nachbildung und betrügerischen Verwendung von Marken für alle Postverwaltungen liegen, hat der Wiener Kongreß

1. in den Artikel 18 des Hauptvertrags die Bestimmung aufgenommen, daß die Postverwaltungen sich verpflichten, gegen die betrügerische Verwendung gefälschter oder schon benutzter Postwertzeichen zur Frankierung von Briefsendungen sowie gegen die in betrügerischer Absicht erfolgende Herstellung und Versendung 2c. von Wertzeichen und Stempeln einzuschreiten oder die hierzu erforderlichen Maßregeln ihren gesetzgebenden Gewalten vorzuschlagen;

2. in der Ausführungs-Übereinkunft Vereinbarungen getroffen über die Behandlung der Briefe, welche mit unechten Wertzeichen frankiert sind, sowie über die zur Entdeckung und Verfolgung der schuldigen Absender zu ergreifenden Maßnahmen.

Hiermit hat der Kongreß auch auf die *einheitliche* Gestaltung der für gewisse Postdienstzweige nötigen Strafgesetzgebung der Vertragsstaaten Einfluß genommen und zwar einen Einfluß, der durch die Gesamtwirkung einheitlicher Landesgesetze gewissermaßen ein Weltpoststrafrecht konstruiert.

Es ist, wie aus den vorstehenden Ausführungen erhellt, ein erheblicher Fortschritt, welchen der Wiener Weltpostkongreß zu verzeichnen hat, ein Fortschritt nach außen und nach innen; nach außen, indem er den fünften und *letzten Weltteil in die große Gemeinschaft aufgenommen* hat, *welche die Völker der Erde zu einheitlicher Arbeit auf gemeinsamem Interessengebiete vereint*; nach innen, indem er *wichtige Verkehrserleichterungen* eingeführt und die *Fortbildung der grundlegenden Prinzipien im Sinne der Einheit gefördert hat*, indem er ferner mit der *Herstellung* und dem

---

oder Papiergeld oder von . . . . Post- oder Telegraphenwertzeichen dienen, verfertigt oder an einen andern, als die Behörde verabfolgt.

Artikel V. Der § 364 des Strafgesetzbuchs erhält folgenden zweiten Absatz: 2. Gleiche Strafe trifft denjenigen, welcher wissentlich schon einmal verwendete Post- oder Telegraphenwertzeichen nach gänzlicher oder teilweiser Entfernung des Entwertungszeichens veräußert oder feilhält.

[1] Der Wortlaut dieser Bestimmungen ist im Archiv für Post und Telegr. 1891, Seite 577 ff. enthalten.

Ausbau einheitlicher Rechtsgrundsätze für den Weltpostverkehr Richtung gebend und ausgestaltend weiter vorgegangen ist und damit der Thätigkeit des menschlichen Geistes ein weites, noch wenig bebautes Feld zukunftsreicher Arbeit eröffnet hat.

So ist der große weltumfassende Gedanke, welcher für das Berner Vereinswerk leitend war, dem Ziele seiner letzten Verwirklichung nahegekommen. Die Macht der Idee, die ihn beseelte, die Solidarität der Interessen, die er kündete, sie waren ihm werbender Schmuck und siegende Kraft!

Niedergelegt sind heute die postalischen Grenzen der civilisierten Völker der Erde, gebahnt und gefestet die Wege, die der Weltverkehr erheischt. Festgefügt vom Fundament zum First steht heute der Bau der Völkervereinigung auf dem Gebiete des Postverkehrs einzig da in der Welt, dieser Bau, der ein ewiges ruhmreiches Denkmal seines Bauherrn sein wird und aller Derer, welche in mühevoller Arbeit ihn gefördert haben zu hoher Vollendung!

Auf dem äußeren Weg aber, der die Baufortschritte bezeichnet, bilden die Kongresse die weithin leuchtenden Marksteine. Die Bedeutung dieser Marksteine und des Schlußsteins von Wien kann nicht besser gekennzeichnet werden als durch die in der Schlußsitzung des Wiener Kongresses gesprochenen Worte Sr. Excellenz, des Herrn Staatssekretärs Dr. von Stephan:

„Der Berner Kongreß hat unser Werk gegründet und das Gebäude errichtet, der Pariser hat es erweitert, der Lissaboner hat es gefestigt; der Wiener Kongreß hat es vollendet und gekrönt. Er hat auf des Baues First die Fahne aufgepflanzt, welche hinfort über den fünf Weltteilen wehen wird als ein Zeichen einheitlichen Postverkehrs und neuzeitiger Gesittung!"

Der Wiener Weltpostvertrag vom 4. Juli 1891[1].

Artikel 1. Die am gegenwärtigen Vertrage teilnehmenden, sowie die demselben später beitretenden Länder bilden, für den gegenseitigen Austausch der Korrespondenzen zwischen ihren Postanstalten, ein einziges Postgebiet, welches den Namen „Weltpostverein" führt.

Artikel 2. Die Bestimmungen dieses Vertrags erstrecken sich auf Briefe, einfache Postkarten und Postkarten mit bezahlter Antwort, Drucksachen jeder Art, Geschäftspapiere und Warenproben, welche aus einem der Vereinsländer herrühren und nach einem anderen gerichtet sind. Auch finden diese Bestimmungen in gleicher Weise Anwendung auf den Postaustausch der vorbezeichneten Gegenstände zwischen Vereinsländern und fremden, dem Vereine nicht angehörigen Ländern,

---

[1] Nach dem Urtexte übersetzt. Vgl. Schweiz. Bundesbl. 43. Jahrg. V Nr. 47.

sofern bei diesem Austausch das Gebiet von mindestens zweien der vertragschließenden Teile berührt wird.

Artikel 3. Die Postverwaltungen angrenzender Länder oder solcher Länder, welche, ohne sich der Vermittelung einer dritten Verwaltung zu bedienen, einen unmittelbaren Postaustausch unterhalten können, setzen im gemeinsamen Einverständnis die Bedingungen fest, unter denen die Beförderung der beiderseitigen Briefposten über die Grenzstrecken oder von einer Grenze zur andern stattfinden soll.

Wofern keine gegenteilige Abmachung besteht, sollen als Leistungen dritter Verwaltungen diejenigen Seetransporte angesehen werden, welche unmittelbar zwischen zwei Ländern mittels der von einem derselben abhängigen Postdampfer oder anderen Schiffe ausgeführt werden. Die desfallsigen Posttransporte, sowie diejenigen, welche zwischen zwei Postanstalten eines und desselben Landes durch Vermittelung der von einem andern Lande abhängigen See- oder Landpostverbindungen ausgeführt werden, unterliegen den Bestimmungen des folgenden Artikels.

Artikel 4. Im gesamten Gebiete des Vereins ist die Freiheit des Transits gewährleistet.

Infolgedessen können sich die verschiedenen Vereins-Postverwaltungen durch Vermittelung einer oder mehrerer Vereinspostverwaltungen, je nach dem Bedürfnis des Verkehrs und den Erfordernissen des Postdienstes, Korrespondenzen sowohl in geschlossenen Briefpaketen, wie auch stückweise gegenseitig überweisen.

Korrespondenzen, welche zwischen zwei Vereinsverwaltungen entweder stückweise, oder in geschlossenen Briefposten, unter Benutzung der Postverbindungen einer oder mehrerer anderer Vereinsverwaltungen ausgetauscht werden, unterliegen zu Gunsten jedes der Transitländer oder derjenigen Länder, deren Postverbindungen bei der Beförderung beteiligt sind, den nachstehenden Transitgebühren:

1. für die Landbeförderung 2 Franken für jedes Kilogramm Briefe oder Postkarten und 25 Centimen für jedes Kilogramm anderer Gegenstände;
2. für die Seebeförderung 15 Franken für jedes Kilogramm Briefe oder Postkarten und 1 Frank für jedes Kilogramm anderer Gegenstände.

Man ist jedoch darüber einverstanden:

1. daß überall, wo der Transit gegenwärtig unentgeltlich oder unter vorteilhafteren Bedingungen stattfindet, die desfallsigen Bestimmungen, mit Ausnahme des im nachfolgenden Absatz 3 vorgesehenen Falls, aufrecht erhalten bleiben;
2. daß überall, wo die Seetransitgebühren gegenwärtig auf 5 Franken für jedes Kilogramm Briefe oder Postkarten und auf 50 Centimen für jedes Kilogramm anderer Gegenstände festgesetzt sind, diese Vergütungssätze beibehalten werden;
3. daß jede Beförderung zur See von nicht mehr als 300 Seemeilen unentgeltlich stattfindet, wenn die beteiligte Verwaltung für die betreffenden Briefposten oder Korrespondenzen schon die Vergütung der Land-Transitgebühr zu beanspruchen hat; andernfalls beträgt die See-Transitgebühr 2 Franken für jedes Kilogramm Briefe oder Postkarten und 25 Centimen für jedes Kilogramm anderer Gegenstände;
4. daß in dem Falle, wenn die Seebeförderung durch zwei oder mehrere Verwaltungen bewirkt wird, die See-Transitgebühren für die ganze Beförderungsstrecke den Satz von 15 Franken für jedes Kilogramm Briefe oder Postkarten und 1 Frank für jedes Kilogramm anderer Gegenstände nicht übersteigen dürfen; diese Gebühren werden eintretenden Falls zwischen den beteiligten Verwaltungen nach Verhältnis der zurückgelegten Strecken geteilt, unbeschadet anderweiter Vereinbarungen zwischen den betreffenden Verwaltungen;
5. daß die im gegenwärtigen Artikel angegebenen Vergütungssätze weder für Posttransporte der nicht zum Verein gehörigen Verwaltungen, noch für solche Posttransporte innerhalb des Vereins gelten, welche unter Benutzung außergewöhnlicher Verbindungen stattfinden, die von einer Verwaltung, sei es im Interesse, oder auf Verlangen einer oder mehrerer anderen Verwaltungen, besonders hergestellt oder unterhalten werden. Die Bedingungen, denen diese beiden Arten von Posttransporten unterliegen, werden zwischen den beteiligten Verwaltungen in freier Vereinbarung geregelt.

Die Transitgebühren sind von der Verwaltung des Aufgabegebietes zu entrichten.

Die Abrechnung über diese Gebühren erfolgt auf Grund von Nachweisungen, welche alle drei Jahre während eines Zeitraumes von 28 Tagen aufgestellt werden, der durch die im nachfolgenden Artikel 20 vorgesehene Ausführungsübereinkunft zu bestimmen ist.

Der Schriftwechsel, welchen die Postverwaltungen unter sich austauschen, ferner nach dem Ursprungslande zurückgesandte Antwort-Postkarten, nachgesandte oder unrichtig geleitete Gegenstände, unanbringliche Sendungen, Rückscheine, Postanweisungen und alle anderen postdienstlichen Schriftstücke sind von Land- und Seetransitgebühren befreit.

Artikel 5. Das Porto für die Beförderung der Postsendungen im gesamten Vereinsgebiet, einschließlich der Bestellung derselben in denjenigen Vereinsländern, in welchen ein Bestellungsdienst besteht oder später eingerichtet wird, beträgt:

1. bei Briefen 25 Centimen im Frankierungsfalle, andernfalls das Doppelte, für jeden Brief und für je 15 Gramm oder einen Teil von 15 Gramm,
2. bei Postkarten 10 Centimen für jede einfache Karte oder für jeden der beiden Teile der Karte mit bezahlter Antwort. Unfrankierte Postkarten unterliegen der Taxe für unfrankierte Briefe.
3. bei Drucksachen jeder Art, Geschäftspapieren und Warenproben 5 Centimen für jeden mit einer besonderen Aufschrift versehenen Gegenstand oder jedes derartige Paket und für je 50 Gramm oder einen Theil von 50 Gramm, vorausgesetzt, daß dieser Gegenstand oder dieses Paket weder einen Brief, noch einen geschriebenen Vermerk enthält, welcher die Eigenschaft einer eigentlichen und persönlichen Korrespondenz hat, und daß die Sendung derart beschaffen ist, daß der Inhalt leicht geprüft werden kann.

Die Taxe der Geschäftspapiere darf nicht weniger als 25 Centimen für jede Sendung, und die Taxe der Warenproben nicht weniger als 10 Centimen für jede Sendung betragen.

Außer den in dem vorstehenden Paragraphen festgesetzten Taxen können zur Erhebung kommen:

1. für jede Sendung, welche den Seetransitgebühren von 15 Franken für das Kilogramm Briefe oder Postkarten und 1 Frank für jedes Kilogramm anderer Gegenstände unterliegt, und zwar in allen Verkehrsbeziehungen, auf welche diese Transitsätze anwendbar sind, eine einheitliche Zuschlagtaxe, welche 25 Centimen für das einfache Briefporto, 5 Centimen für jede Karte, und bei anderen Gegenständen 5 Centimen für je 50 Gramm oder einen Teil von 50 Gramm nicht übersteigen darf;
2. für jeden Gegenstand, der mit Postverbindungen von nicht zum Verein gehörigen Verwaltungen, oder der mit außergewöhnlichen, innerhalb des Vereins bestehenden Verbindungen befördert wird, für welche besondere Kosten aufzuwenden sind, ein zu den aufgewendeten Kosten im Verhältnis stehendes Zuschlagporto.
3. Bei ungenügender Frankierung werden Korrespondenzgegenstände jeder Art zu Lasten der Empfänger mit dem doppelten Betrage des fehlenden Portoteils belegt.

   Der austaxierte Betrag darf jedoch den im Bestimmungslande für gleichartige unfrankierte Sendungen aus demselben Aufgabelande und von demselben Gewicht zu erhebenden Portobetrag nicht übersteigen.
4. Andere Korrespondenzgegenstände, als Briefe und Postkarten, müssen wenigstens teilweise frankiert sein.
5. Warenprobenpakete dürfen Gegenstände von Handelswert nicht enthalten; dieselben sollen nicht über 250 Gramm schwer sein und in ihren Ausdehnungen 30 Centimeter in der Länge, 20 Centimeter in der Breite und 10 Centimeter in der Höhe oder, wenn dieselben Rollenform haben, 30 Centimeter in der Länge und 15 Centimeter im Durchmesser nicht überschreiten. Jedoch sind die Verwaltungen der beteiligten Länder ermächtigt, in gemeinschaftlichem Einverständnis für ihren gegenseitigen Korrespondenz-

austausch höhere Gewichts- und Ausdehnungsgrenzen als die vorbezeichneten zuzulassen.

6. Sendungen mit Geschäftspapieren und Drucksachen sollen das Gewicht von 2 Kilogramm nicht überschreiten und an keiner Seite eine Ausdehnung von mehr als 45 Centimeter haben. Jedoch können Pakete in Rollenform, deren Durchmesser 10 Centimeter und deren Länge 75 Centimeter nicht übersteigt, zur Postbeförderung zugelassen werden.

Artikel 6. Die im Artikel 5 bezeichneten Gegenstände können unter Einschreibung versendet werden.

Für Einschreibsendungen hat der Absender zu entrichten:

1. das gewöhnliche Porto der frankierten Sendungen gleicher Gattung;
2. eine Einschreibgebühr von höchstens 25 Centimen einschließlich der Ausfertigung eines Einlieferungsscheins für den Absender.

Der Absender einer Einschreibsendung kann, gegen eine im voraus zu entrichtende Gebühr von höchstens 25 Centimen, einen Rückschein erhalten.

Artikel 7. Zwischen denjenigen Ländern, deren Verwaltungen verabreden, dieses Verfahren zuzulassen, können Einschreibsendungen mit Nachnahme bis zum Betrag von 500 Franken versandt werden. Diese Gegenstände unterliegen derselben Behandlung und denselben Taxen, wie Einschreibsendungen.

Der vom Empfänger eingezogene Betrag ist nach Abzug der gewöhnlichen Postanweisungsgebühr und einer Einziehungsgebühr von 10 Centimen dem Absender mittels Postanweisung zuzusenden.

Artikel 8. Geht eine Einschreibsendung verloren, so hat der Absender, oder auf dessen Verlangen der Empfänger, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, Anspruch auf eine Entschädigung von 50 Franken.

Die Verpflichtung zur Zahlung des Ersatzbetrages liegt derjenigen Verwaltung ob, welcher die Aufgabepostanstalt angehört. Dieser Verwaltung wird vorbehalten, ihren Anspruch gegen die verantwortliche Verwaltung, das heißt gegen diejenige, auf deren Gebiet oder in deren Betrieb der Verlust stattgefunden hat, geltend zu machen.

Bis zum Nachweise des Gegenteils liegt die Verantwortlichkeit derjenigen Verwaltung ob, welche den Gegenstand unbeanstandet übernommen hat und weder dessen Aushändigung an den Empfänger, noch, eintretenden Falls, die vorschriftsmäßige Weitersendung an die folgende Verwaltung nachweisen kann.

Die Verantwortlichkeit für die postlagernden Sendungen hört auf, sobald dieselben einer Person behändigt sind, welche nach Maßgabe der im Bestimmungsland bestehenden Vorschriften die Übereinstimmung ihres Namens und ihrer Eigenschaft mit den Angaben der Adresse nachgewiesen hat.

Die Zahlung des Ersatzbetrages durch die Verwaltung des Aufgabegebietes soll sobald als möglich und spätestens innerhalb eines Jahres, vom Tage der Nachfrage ab gerechnet, stattfinden. Die verantwortliche Verwaltung ist verpflichtet, der Verwaltung des Aufgabegebietes den von derselben gezahlten Ersatzbetrag ohne Verzug zu erstatten.

In denjenigen Fällen, in welchen die verantwortliche Verwaltung des Aufgabegebietes amtlich kundgegeben hat, Zahlung nicht zu leisten, hat dieselbe der letztbezeichneten Verwaltung die in Folge der Nichtzahlung etwa entstehenden Kosten zu erstatten.

Man ist darüber einverstanden, daß der Anspruch auf Entschädigung nur zulässig ist, wenn derselbe innerhalb eines Jahres, vom Tage der Aufgabe der Einschreibsendung an gerechnet, erhoben wird; nach Ablauf dieses Zeitraumes steht dem Absender ein Anspruch auf irgend eine Entschädigung nicht zu.

Wenn der Verlust während der Beförderung stattgefunden hat, ohne daß festgestellt werden kann, auf welchem Landesgebiete dies geschehen ist, so wird der Schaden von den beteiligten Verwaltungen zu gleichen Teilen getragen.

Die Ersatzverbindlichkeit der Postverwaltungen für Einschreibsendungen hört auf, sobald der Empfangsberechtigte Quittung erteilt und die Sendung übernommen hat.

Artikel 9. Der Absender einer Briefsendung kann dieselbe zurücknehmen oder ihre Aufschrift abändern lassen, solange die Sendung dem Empfänger noch nicht ausgehändigt ist.

Das hierauf bezügliche Verlangen wird entweder brieflich oder telegraphisch auf Kosten des Absenders übermittelt. Letzterer hat dafür zu entrichten:

1. wenn die Übermittelung brieflich erfolgt, die Taxe für einen einfachen Einschreibbrief;
2. wenn die Übermittelung auf telegraphischem Wege geschieht, die Taxe des Telegrammes nach dem gewöhnlichen Tarif.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels sind für diejenigen Länder nicht verbindlich, deren Gesetzgebung dem Absender nicht gestattet, über eine Sendung während der Beförderung derselben zu verfügen.

Artikel 10. Diejenigen Vereinsländer, welche den Franken nicht zur Münzeinheit haben, setzen die Taxen in ihrer eigenen Währung fest, zum entsprechenden Wert der in den vorhergehenden Artikeln 5 und 6 bestimmten Beträge. Diese Länder sind befugt, die Bruchteile nach Maßgabe der Übersicht abzurunden, welche in der im Artikel 20 des gegenwärtigen Vertrages erwähnten Ausführungsübereinkunft enthalten ist.

Artikel 11. Die Frankierung der Sendungen kann nur mittelst der im Aufgabelande für die Privatkorrespondenz gültigen Postwertzeichen bewirkt werden. Jedoch werden die Antwort-Postkarten, auf welchen sich Postwertzeichen des Ursprungslandes dieser Karten befinden, als gültig frankiert angesehen. Hiervon ausgenommen sind nur die auf den Postdienst bezüglichen, zwischen den Postverwaltungen ausgetauschten amtlichen Korrespondenzen, welche portofrei befördert werden.

Die auf offenem Meere mittelst Schiffsbriefkastens oder bei den Schiffsführern aufgelieferten Korrespondenzgegenstände können nach dem Tarif und mit Postwertzeichen desjenigen Landes frankiert werden, welchem das Schiff gehört oder dessen Flagge es führt. Wenn die Auflieferung an Bord während des Aufenthalts am Anfangs- oder Endpunkt der Fahrt oder in einem der Zwischenhäfen statt hat, kann die Frankierung nur nach dem Tarif und mit Wertzeichen desjenigen Landes bewirkt werden, in dessen Gewässern sich das Schiff befindet.

Artikel 12. Jede Verwaltung behält unverkürzt die von ihr auf Grund der vorhergehenden Artikel 5, 6, 7, 10 und 11 erhobenen Summen, abgesehen von der Vergütung, welche für die im Absatz 2 des Artikels 7 bezeichneten Postanweisungen zu zahlen ist.

Es findet daher eine Abrechnung hierüber, vorbehaltlich der in Absatz 1 des gegenwärtigen Artikels vorgesehenen Vergütung, zwischen den verschiedenen Vereinsverwaltungen nicht statt.

Briefe und andere Postsendungen dürfen weder im Ursprungslande, noch im Bestimmungslande, sei es zu Lasten der Absender oder der Empfänger, einem anderen Porto oder einer anderen Postgebühr unterworfen werden, als in den vorbezeichneten Artikeln festgesetzt sind.

Artikel 13. Briefsendungen jeder Art werden auf Verlangen des Absenders dem Empfänger sogleich nach der Ankunft durch besonderen Boten in denjenigen Vereinsländern zugestellt, welche einwilligen, sich in ihrem gegenseitigen Verkehr mit diesem Dienstzweige zu befassen.

Diese Sendungen, welche „Eilsendungen" genannt werden, unterliegen einer besonderen Bestellgebühr, welche auf 30 Centimen festgesetzt ist und vom Absender, neben dem gewöhnlichen Porto, zum vollen Betrage im voraus entrichtet werden muß. Diese Gebühr verbleibt der Verwaltung des Aufgabegebietes.

Ist der Gegenstand nach einem Orte ohne Postanstalt gerichtet, so kann die Postverwaltung des Bestimmungsgebietes eine Ergänzungsgebühr bis zur Höhe desjenigen Betrages erheben, den sie in ihrem inneren Verkehr für die Eilbestellung festgesetzt hat, unter Anrechnung der vom Absender entrichteten Gebühr oder des entsprechenden Betrages in der Währung des die Ergänzungsgebühr erhebenden Landes.

Eilsendungen, welche nicht zum vollen Betrage der im voraus zu entrichtenden Taxen frankiert sind, werden auf dem gewöhnlichen Wege bestellt.

Artikel 14. Für die Nachsendung von Postsendungen innerhalb des Vereinsgebietes wird ein Nachschußporto nicht erhoben.

Bei unbestellbar gebliebenen Sendungen tritt eine Erstattung der den be-

teiligten Verwaltungen für die erstmalige Beförderung dieser Sendungen zukommenden Transitgebühren nicht ein.

Unfrankierte Briefe und Postkarten, sowie unzureichend frankierte Briefsendungen jeder Art, welche wegen Unbestellbarkeit oder infolge Nachsendung nach dem Aufgabeland zurückgelangen, unterliegen denselben Taxen, wie gleichartige Gegenstände, welche unmittelbar aus dem ersten Bestimmungslande nach dem Ursprungslande versandt werden.

Artikel 15. Zwischen den Postanstalten eines der vertragschließenden Länder und den Befehlshabern der in fremden Gewässern weilenden Geschwader oder Kriegsschiffe desselben Landes können unter Benutzung der Land- und Seepostverbindungen anderer Länder geschlossene Briefkartenschlüsse ausgetauscht werden. In diesen Kartenschlüssen dürfen nur solche Korrespondenzgegenstände enthalten sein, welche an die Stäbe und Mannschaften der die Kartenschlüsse empfangenden bezw. absendenden Schiffe gerichtet sind bezw. von denselben herrühren. Die in Anwendung kommenden Tarife und Versendungsbedingungen werden von der Verwaltung desjenigen Landes, welchem die Schiffe angehören, nach den in ihrem inneren Dienst bestehenden Vorschriften festgesetzt. Falls zwischen den beteiligten Verwaltungen nicht andere Vereinbarung getroffen ist, hat diejenige Verwaltung, welche die bezüglichen Kartenschlüsse absendet oder empfängt, den transitleistenden Verwaltungen Transitgebühren nach Maßgabe der Bestimmungen im Artikel 4 zu zahlen.

Artikel 16. Von der Beförderung ausgeschlossen sind:

a. Geschäftspapiere, Mustersendungen und Drucksachen, welche nicht wenigstens teilweise frankiert sind oder welche sich nach Maßgabe ihrer Beschaffenheit nicht leicht auf ihren Inhalt prüfen lassen,
b. Gegenstände derselben Art, sofern dieselben die im Artikel 5 festgesetzten Gewichts- und Ausdehnungsgrenzen überschreiten,
c. Warenproben, welche einen Handelswert haben.
d. Vorkommenden Falls sind die vorerwähnten Sendungen nach dem Aufgabeort zurückzuleiten und daselbst dem Absender thunlichst wieder zuzustellen.

Es ist verboten:

1. mit der Post zu versenden:

a. Mustersendungen und andere Gegenstände, welche ihrer Natur nach für die Postbeamten Gefahren mit sich bringen, bezw. die Korrespondenzgegenstände beschmutzen oder verderben können;
b. explodierbare, leicht entzündliche oder gefährliche Stoffe; lebende oder tote Tiere und Insekten, soweit hierfür nicht Ausnahmen in den Ausführungsbestimmungen vorgesehen sind.

2. in die gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefpostsendungen einzulegen:

a. im Umlauf befindliche Münzen;
b. zollpflichtige Gegenstände;
c. Gold- oder Silbersachen, Edelsteine, Schmucksachen und andere kostbare Gegenstände, aber nur in dem Falle, daß das Einlegen oder die Beförderung derselben durch die Gesetzgebung der betreffenden Länder verboten ist.

Die Sendungen, welche unter die Verbote des vorhergehenden Paragraphen fallen und versehentlich zur Beförderung zugelassen worden sind, müssen nach dem Aufgabeort zurückgesandt werden, es sei denn, daß die Verwaltung des Bestimmungslandes durch ihre innere Gesetzgebung oder inländischen Verordnungen ermächtigt ist, anderweit darüber zu verfügen.

Der Regierung jedes Vereinslandes ist übrigens das Recht vorbehalten, sowohl die der ermäßigten Taxe unterworfenen Gegenstände, in betreff deren den bestehenden Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften über die Bedingungen ihrer Veröffentlichung oder Verbreitung in diesem Lande nicht genügt sein sollte, als auch Korrespondenzgegenstände jeder Art, welche augenscheinlich Bemerkungen, Zeichen u. s. w. tragen, die nach den gesetzlichen oder reglementarischen Vorschriften dieses Landes unstatthaft sind, von der Beförderung und Bestellung auf ihrem Gebiete auszuschließen.

Artikel 17. Diejenigen Vereinsverwaltungen, welche mit außerhalb des Vereinsgebiets belegenen Ländern Verbindungen unterhalten, gestatten allen anderen

Verwaltungen, diese Verbindungen zum Austausche der Korrespondenzen mit den genannten Ländern zu benutzen.

Auf Korrespondenzen, welche zwischen einem Vereinslande und einem dem Verein nicht angehörigen Lande stückweise im Transit durch ein anderes Vereinsland ausgetauscht werden, finden für die Beförderung außerhalb der Grenzen des Postvereinsgebiets die Verträge, Übereinkommen oder besonderen Bestimmungen Anwendung, welche für die Beziehungen zwischen dem letzteren Lande und dem nicht zum Verein gehörigen Lande bestehen.

Korrespondenzgegenstände nach und von einem dem Vereine nicht angehörigen Lande werden hinsichtlich der Transitgebühren für die Beförderung innerhalb des Vereins den Korrespondenzen nach oder aus demjenigen Vereinslande gleichgestellt, welches die Beziehungen mit dem betreffenden außerhalb des Vereins stehenden Lande unterhält.

Was die Transitgebühren für die Beförderung außerhalb der Grenzen des Vereins betrifft, so unterliegen Korrespondenzgegenstände nach einem dem Vereine nicht angehörigen Lande zu Gunsten des Vereinslandes, welches die Beziehungen mit dem betreffenden fremden Lande unterhält, folgenden Transitgebührensätzen:

a. für die Seebeförderung außerhalb des Vereins 20 Franken für jedes Kilogramm Briefe und Postkarten und 1 Frank für jedes Kilogramm anderer Gegenstände;

b. für die Landbeförderung außerhalb des Vereins vorkommenden Falls denjenigen Gebühren für jedes Kilogramm, welche das die Beziehungen mit dem fremden Transitland unterhaltende Vereinsland bekannt giebt.

Im Fall die Seebeförderung durch zwei oder mehrere Verwaltungen besorgt wird, dürfen die Gebühren der gesamten Seebeförderung innerhalb und außerhalb der Vereinsgrenzen 20 Franken für jedes Kilogramm Briefe und Postkarten und 1 Frank für jedes Kilogramm anderer Gegenstände nicht übersteigen. Eintretenden Falls werden diese Gebühren nach Verhältnis der zurückgelegten Entfernungen zwischen den beteiligten Verwaltungen geteilt. Die erwähnten Transitgebühren für die Beförderung außerhalb des Vereins finden auf alle im Einzeltransit oder in geschlossenen Briefpaketen beförderten Korrespondenzen Anwendung und sind von der Verwaltung des Aufgabegebietes zu bezahlen. Falls jedoch geschlossene Briefpakete aus einem Vereinslande nach einem nicht zum Verein gehörigen Lande oder aus einem nicht zum Verein gehörigen nach einem Vereinslande versandt werden sollen, muß vorher zwischen den beteiligten Verwaltungen eine Vereinbarung über die Art der Zahlung der Transitgebühren getroffen werden.

Die Abrechnung über die Transitgebühren für die zwischen einem Vereinslande und einem dem Verein nicht angehörigen Lande in Transit durch ein anderes Vereinsland ausgetauschten Korrespondenzen erfolgt auf Grund von Nachweisungen, welche während desselben Zeitraums aufgestellt werden, wie diejenigen, die in Gemäßheit des vorhergehenden Artikels 4 für die Berechnung der Transitgebühren innerhalb des Vereinsgebietes anzufertigen sind. Die in einem Vereinslande zu erhebenden Taxen für solche Sendungen nach und vom Vereinsauslande, welche im Transit durch ein anderes Vereinsland befördert würden, dürfen niemals niedriger sein als die Normaltaxen des Vereins. Diese Portogebühren verbleiben unverkürzt dem Lande, welches sie erhoben hat.

Artikel 18. Die hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, die notwendigen Maßregeln zu ergreifen oder solche den gesetzgebenden Gewalten in Vorschlag zu bringen, um die betrügerische Verwendung von gefälschten oder schon gebrauchten Postwertzeichen zur Frankierung von Postsendungen unter Bestrafung zu stellen. Sie verpflichten sich gleicherweise, die notwendigen Maßregeln zu treffen oder solche ihren gesetzgebenden Gewalten in Vorschlag zu bringen, um alle betrügerischen Handlungen zur Herstellung, zum Verkauf, Vertrieb oder zur Verbreitung postdienstlicher Vignetten und Postwertzeichen, welche gefälscht oder derart nachgemacht sind, daß sie mit den von der Verwaltung eines der vertragschließenden Länder ausgegebenen Vignetten und Postwertzeichen verwechselt werden können, zu verbieten oder zu verhindern.

Artikel 19. Der Austausch von Briefen und Kästchen mit Wertangabe, von Postanweisungen, Postpaketen, Postaufträgen, die Einführung von Ausweis-

büchern und des Postzeitungsdienstes bilden den Gegenstand besonderer Vereinbarungen zwischen den verschiedenen Ländern oder Ländergruppen des Vereins.

Artikel 20. Die Postverwaltungen der verschiedenen Länder, welche den Verein bilden, sind befugt, im gemeinsamen Einverständnis mittels einer Ausführungsübereinkunft alle für notwendig erachteten Dienstvorschriften festzusetzen.

Die verschiedenen Verwaltungen können außerdem über solche Fragen, welche nicht die Gesamtheit des Vereins angehen, die erforderlichen Verabredungen unter sich treffen, vorausgesetzt, daß diese Verabredungen den Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages nicht widersprechen.

Den beteiligten Verwaltungen ist jedoch gestattet, wegen Festsetzung ermäßigter Taxen in einem Umkreis von 30 Kilometern unter sich Vereinbarungen zu treffen.

Artikel 21. Der gegenwärtige Vertrag berührt in keiner Weise die innere Gesetzgebung der Länder in allem, was durch die in diesem Vertrage enthaltenen Bestimmungen nicht vorgesehen worden ist. Auch beschränkt der Vertrag nicht die Befugnis der vertragschließenden Teile, Verträge unter sich bestehen zu lassen und neu zu schließen, sowie engere Vereine zur weiteren Erleichterung des Verkehrs aufrecht zu erhalten oder neu zu gründen.

Artikel 22. Unter dem Namen Internationales Bureau des Weltpostvereins soll die Centralstelle, welche unter der oberen Leitung der Schweizerischen Postverwaltung wirkt und deren Kosten von sämtlichen Postverwaltungen des Vereins bestritten werden, aufrecht erhalten bleiben.

Dieses Bureau wird auch ferner die den internationalen Postverkehr betreffenden dienstlichen Mitteilungen sammeln, zusammenstellen, veröffentlichen und verteilen, in streitigen Fragen auf Verlangen der Beteiligten sich gutachtlich äußern, Anträgen auf Abänderung der Kongreßurkunden die geschäftliche Folge geben, angenommene Änderungen bekannt geben und überhaupt sich mit denjenigen Gegenständen und Aufgaben befassen, welche ihm im Interesse des Postvereins übertragen werden.

Artikel 23. Meinungsverschiedenheiten zwischen zwei oder mehreren Mitgliedern des Vereins über die Auslegung des gegenwärtigen Vertrages oder hinsichtlich der Verantwortlichkeit einer Verwaltung im Falle des Verlustes einer Einschreibsendung sollen durch ein Schiedsgericht ausgetragen werden, zu welchem jede der beteiligten Verwaltungen ein anderes, bei der Angelegenheit nicht unmittelbar beteiligtes Vereinsmitglied wählt.

Das Schiedsgericht entscheidet nach einfacher Stimmenmehrheit.

Bei Stimmengleichheit wählen die Teilnehmer des Schiedsgerichts zur Entscheidung der streitigen Frage eine andere, bei der Angelegenheit gleichfalls unbeteiligte Verwaltung.

Die Bestimmungen dieses Artikels finden auch Anwendung auf alle Übereinkommen, welche in Gemäßheit des vorstehenden Artikels 19 abgeschlossen sind.

Artikel 24. Diejenigen Länder, welche an dem gegenwärtigen Vertrage nicht teilgenommen haben, können demselben auf ihren Antrag beitreten.

Dieser Beitritt wird auf diplomatischem Wege der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft angezeigt, welche allen Vereinsländern davon Nachricht giebt.

Der Beitritt hat mit voller Rechtskraft die Zustimmung zu allen im gegenwärtigen Vertrage festgesetzten Bestimmungen, sowie die Zulassung zu allen durch denselben gewährten Vorteilen zur Folge.

Es ist Sache der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, im gemeinsamen Einverständnis mit der Regierung des beteiligten Landes die Höhe des Beitrages zu bestimmen, welchen die Verwaltung dieses Landes zu den Kosten für das Internationale Postbureau zu zahlen hat, sowie nötigen Falls die Taxen festzusetzen, welche von dieser Verwaltung in Gemäßheit der Bestimmungen des vorhergehenden Artikels 10 zu erheben sind.

Artikel 25. Auf Verlangen oder nach Zustimmung von mindestens zwei Dritteln der Regierungen bezw. Verwaltungen werden, je nach der Wichtigkeit der zu erledigenden Fragen, entweder Kongresse von Bevollmächtigten der vertragschließenden Länder oder einfache Konferenzen der Verwaltungen zusammentreten.

Mindestens alle fünf Jahre soll jedoch ein Kongreß abgehalten werden.

Jedes Land kann sich entweder durch einen oder mehrere Bevollmächtigte, oder durch die Bevollmächtigten eines anderen Landes vertreten lassen; indes dürfen der oder die Bevollmächtigten eines Landes nur mit der Vertretung von zwei Ländern, das eigene Land einbegriffen, beauftragt werden.

Bei den Beratungen hat jedes Land nur eine Stimme.

Von jedem Kongreß wird bestimmt, wo der nächste Kongreß stattfinden soll.

Für die Konferenzen setzen die Verwaltungen, auf Vorschlag des Internationalen Bureaus, den Ort der Zusammenkunft fest.

Artikel 26. Innerhalb der Zeit, welche zwischen den Versammlungen liegt, ist jede Postverwaltung eines Vereinslandes berechtigt, den anderen Vereinsverwaltungen durch Vermittelung des Internationalen Bureaus Vorschläge in betreff des Vereinsverkehrs zu unterbreiten.

Jeder Vorschlag unterliegt folgender Behandlung:

Den Vereinsverwaltungen wird eine Frist von fünf Monaten gelassen, um die Vorschläge zu prüfen und um dem Internationalen Bureau eintretenden Falls ihre Bemerkungen, Abänderungs- oder Gegenvorschläge zukommen zu lassen. Die Antworten werden von dem Internationalen Bureau zusammengestellt und den Verwaltungen mit der Aufforderung mitgeteilt, sich für oder gegen dieselben auszusprechen.

Diejenigen Verwaltungen, welche nicht innerhalb sechs Monate, vom Datum des zweiten Rundschreibens ab gerechnet, mit dem das Internationale Bureau die gemachten Bemerkungen zu ihrer Kenntnis gebracht hat, ihre Antwort erteilt haben, werden als der Abstimmung sich enthaltend angesehen. Um vollstreckbar zu werden, müssen diese Vorschläge erhalten:

1. Einstimmigkeit, wenn es sich um Aufnahme neuer Artikel oder um Abänderung der Bestimmungen in dem gegenwärtigen Artikel und in den vorhergehenden Artikeln 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 15 und 18 handelt;
2. zwei Drittel der Stimmen, wenn es sich um die Abänderung anderer Vertragsbestimmungen handelt, als derjenigen der Artikel 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 15, 18 und 26;
3. einfache Stimmenmehrheit, wenn es sich, abgesehen von dem im vorhergehenden Artikel 23 bezeichneten Fall einer Streitigkeit, um die Auslegung von Bestimmungen des Vertrages handelt.

Die gültigen Beschlüsse werden in den beiden ersten Fällen durch eine diplomatische Erklärung bestätigt, welche die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft auszufertigen und den Regierungen aller vertragschließenden Länder zu übersenden hat, im dritten Falle durch eine einfache Benachrichtigung des Internationalen Bureaus an alle Vereinsverwaltungen.

Die angenommenen Abänderungen oder Beschlüsse dürfen frühestens zwei Monate nach ihrer amtlichen Bekanntgabe zur Ausführung gebracht werden.

Artikel 27. Hinsichtlich der Anwendung der vorhergehenden Artikel 22, 25 und 26 werden je nach Umständen als ein einziges Land oder als eine einzige Verwaltung angesehen:

1. das britisch-indische Kaiserreich;
2. das Dominium Canada;
3. die Gesamtheit der britischen Kolonieen Australiens;
4. die gesamten dänischen Kolonieen;
5. die gesamten spanischen Kolonieen;
6. die gesamten französischen Kolonieen;
7. die gesamten niederländischen Kolonieen;
8. die gesamten portugiesischen Kolonieen.

Artikel 28. Der gegenwärtige Vertrag soll am 1. Juli 1892 zur Ausführung gebracht werden und auf unbestimmte Zeit in Kraft bleiben; jeder der vertragschließenden Teile hat indes das Recht, auf Grund einer von seiner Regierung der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft ein Jahr im voraus gemachten Ankündigung aus dem Verein auszutreten.

Artikel 29. Mit dem Tage der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages treten alle Bestimmungen der früher zwischen den verschiedenen Ländern oder

Verwaltungen abgeschlossenen Verträge, Übereinkommen oder sonstigen Akte insoweit außer Kraft, als sie mit den Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages nicht im Einklang stehen, und unbeschadet der im vorhergehenden Artikel 21 vorbehaltenen Rechte.

Der gegenwärtige Vertrag soll sobald als möglich ratifiziert werden. Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll zu Wien stattfinden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der oben bezeichneten Länder den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet zu Wien, den vierten Juli Ein Tausend acht hundert ein und neunzig.

Schlußprotokoll.

Im Begriff, zur Unterzeichnung der durch den Wiener Weltpostkongreß vereinbarten Abkommen zu schreiten, sind die unterzeichneten Bevollmächtigten über Folgendes übereingekommen:

1. In Abweichung von der Bestimmung im Artikel 6 des Vertrages, welcher die Einschreibgebühr auf höchstens 25 Centimen festsetzt, ist vereinbart worden, daß die außereuropäischen Staaten befugt sein sollen, eine Meistgebühr von 50 Centimen beizubehalten, einschließlich der Ausfertigung eines Einlieferungsscheins für den Absender.

2. In Abweichung von den Bestimmungen des Artikels 8 des Vertrages ist vereinbart worden, daß als Übergangsmaßregel denjenigen Verwaltungen der außereuropäischen Länder, deren Gesetzgebung gegenwärtig dem Grundsatze der Gewährleistung entgegensteht, auch ferner gestattet sein soll, die Anwendung dieses Grundsatzes so lange auszusetzen, bis sie von ihrer gesetzgebenden Gewalt die Ermächtigung zur Annahme dieses Grundsatzes erhalten haben. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die anderen Vereinsverwaltungen zur Zahlung einer Entschädigung für die in ihrem Betriebe verloren gehenden Einschreibsendungen nach oder aus den betreffenden Ländern nicht verbunden.

3. Bolivien, Chile, Costa-Rica, die Republik San Domingo, Ecuador, Haiti, Honduras und Nicaragua, welche dem Verein angehören, auf dem Kongresse aber nicht vertreten sind, soll das Protokoll offen gehalten werden, um den daselbst abgeschlossenen Abkommen oder auch nur dem einen oder dem anderen derselben beizutreten.

Das Protokoll bleibt ebenfalls offen zu Gunsten der Britischen Kolonieen von Australasien, deren Vertreter die Absicht dieser Länder, dem Weltpostverein vom 1. Oktober 1891 ab beizutreten, erklärt haben.

Dasselbe wird ferner offen gehalten für die Südafrikanische Republik, deren Bevollmächtigter auf dem Kongreß die Absicht seines Landes, dem Weltpostverein beizutreten, unter Vorbehalt späterer Festsetzung des Zeitpunktes für den Eintritt, kundgegeben hat.

Endlich wird auch den Ländern, welche noch außerhalb des Vereins stehen um ihnen den Beitritt zu erleichtern, das Protokoll offen gehalten.

4. Das Protokoll wird zu Gunsten der Länder, deren Vertreter heute nur den Hauptvertrag oder nur eine gewisse Zahl der durch den Kongreß vereinbarten Abkommen unterzeichnet haben, offen gehalten, damit sie auch den übrigen heute unterzeichneten Abkommen oder einem oder dem anderen derselben beitreten können.

5. Die in dem vorstehenden Artikel 3 vorgesehenen Beitrittserklärungen müssen durch die betreffenden Regierungen in diplomatischer Form bei der Kaiserlich Königlich Österreichischen Regierung angemeldet werden. Die Frist, welche ihnen für diese Anmeldung bewilligt wird, läuft mit dem 1. Juni 1892 ab.

6. Für den Fall, daß einer oder mehrere der Teile, welche an den heute zu Wien unterzeichneten Abkommen beteiligt sind, das eine oder andere dieser Abkommen nicht ratifizieren sollten, bleiben diese letztern nichtsdestoweniger für die Staaten, welche dieselben ratifiziert haben, verbindlich.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten das gegenwärtige Schlußprotokoll aufgenommen, welches dieselbe Kraft und dieselbe Gültigkeit haben soll, als wenn seine Bestimmungen in den Text der betreffenden Abkommen selbst aufgenommen worden wären, und sie haben dieses Schlußprotokoll in einem Exemplar unterzeichnet, welches in dem Archiv der Österreichischen Regierung niedergelegt und jedem Teile in Abschrift zugestellt werden wird.

Geschehen zu Wien den vierten Juli Ein Tausend acht hundert ein und neunzig.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Vögl

Jung, Josef

Der Weltpostverein und der Wiener Postkongreß

Leipzig 1892

urn:nbn:de:bvb:12-bsb11634772-0